



Türkiye'nin en çok okunan motosiklet dergisi!

a2teker®

Yıl : 7 Sayı : 32 12,5₺ KKTC 15₺

Türkiye'nin En Büyük Motovlog Kanallarından Biri:

ÇİFT SİLİNDİR

SEZON HAZIRLIKLARI BAŞLADI!



YENİ BAŞLAYANLAR İÇİN "SÜSLÜ EGZOZ"





Yamaha'da İlk Türk Genel Müdür

Bora Berker CANSEVER

MOTORHINO



TGB

SAFKAN GÜÇ!
BLADE T3 1000



KARŞIYAKA MOTORS

TGB

Play different



WWW.TGB.COM.TR



Mümtaz Pak
Editör
mumtaz@a2teker.com

EDİTÖRDEN

KIYMET BİLMEK

Herşey Ötv ile başladı. Bir anda motosikletlerin üzerine %30'dan fazla zam geldi. Avrupa ile olan fiyat makası yavaş yavaş açılmaya başladı. Ardından Suriye'de başlayan savaş ve Euro/Dolar'ın gittikçe yükselmesi ile dövize bağlı olan motosiklet fiyatlarını uçurmaya başladı. Daha ekonomik olan 250cc ve altı modellerde de bunlar fiyata yansıdı. Ancak piyasa o kadar zayıfladı ki bu fiyat artışları ikinci el piyasasına neredeyse yansımadı. Peki neden ?
İnsanoğlu'nun tipik özelliğidir, elindekinin kıymetini kaybedince anlar. Küstürülen sevgilinin peşine dramatik olarak düşmek, anne ve baba'yı kaybettiğinde içinde oluşan boşluk, eldeki maddiyat bir şekilde bittiğinde o yaşamın kıymetini anlamak. Hepimizin yaşadığı şeyler.
Motosiklet'te de durum farklı değil. Zorlanarak aldığınız motorun fiyatına bir bakıyorsunuz iki katına çıkmış. Yani motoru satsanız bir o kadar daha para koymanız lazım sıfırını almak için. Avrupa'da sisteme baktığımızda ise çok farklı bir durum görüyoruz. Ülkemizde ikinci el motosiklet alırken 50-60 bin kilometreler bizim için çok yüksek değerler, neredeyse o motora yaklaşmayız bile, özellikle enduro ve kros motorlarında 200 saati geçmişse hurda muamelesi görürken Avrupa ve Amerika'da bu kilometreler bir şey ifade etmiyor ve motosikletler genelde ilk günkü kadar temiz ve sağlıklı oluyor. Aradaki bu fark neden ?
İşte tam burada "Kıymet Bilmek" devreye giriyor. Motosiklet'in kıymetini bilmek gerek, ona özen göstermek ve bebek gibi bakmak gerekir. Bunların en başında motosikletin bakımının yetkili ve ehil ellerde bakımının yapılması gerekir. Çıkma ve uydurma parça birebir uyumlu değilse kesinlikle kullanılmaması gereken bir şey. Motosikletlerin tasarımları yapılırken inanın bizim sanayideki ustalarımızdan çok daha ileri seviyedeki mühendislerin tasarımlarından ve kontrollerinden geçiyor. Gereksiz diye görünen birçok yedek parça hayati olabiliyor. Bunların yanında yükseklik, amortisör vb. yerlerin tasarımları optimum olacak şekilde tasarlanıyor. Yani, fabrika verileri en iyi verilerdir. MXGP'de oğlum yarışırken bir takıma karbüratör ayarlarını sormuştum, aldığım yanıt ise, elinde servis manueli yok mu oldu, oradaki verileri aynen uygulayacaksın oldu. Lastik ebatları da aynı şekilde optimum yol tutuşu ve yakıt için seçilmiştir. Orijinal lastik ebadı her zaman tercih edilmelidir. Motosikletin bakımlarının zamanında yapılması ömrünü uzatacaktır. Servis kitapçığında kilometre bazında değişimler vardır, eksantrik zinciri vs. gibi. Bunlar hiçbir zaman daha idare eder mantığında yapılmamalıdır.
Bizim yapmamız gerekenlerin dışında motosiklet ömrünü belirleyen dış faktörler de var maalesef. Temel olarak karayollarının durumu bunun en büyük etkeni. Çoğumuzun kapalı garajı yok, sundurma altında saklamak zorundayız. Bunlar maalesef Avrupa'ya karşı dez avantajlarımız. Benzin kalitesi ve tozlu ortam motorumuzun ömrünü kısaltan diğer faktörler.
Siz, siz olun motorunuzun ve ailenizin kıymetini sağlamken bilin ve onlara çok iyi bakın.

Sağlıkla kalın

Mümtaz Pak

içindekiler / contents

Yıl : 7 Sayı : 32



Bize Katılın / Join Us  @a2teker  facebook.com/a2tekercom  google.com/+A2tekerdergisi  instagram.com/a2teker  pinterest.com/a2teker

KÜNYE / IMPRINT

İmtiyaz Sahibi / Publisher
Ahmet BOZKURT

Yazı İşleri Müdürü / Chief Editor
Cüneyt VARUP

Projeler Direktörü / Projects Director
Eren ÖZATA

Editör/ Editor
Mümtaz PAK

Görsel Yönetmen / Art Director
Osman Erdem AKDUT
www.osmanerdemakdut.com

Katkıda Bulunanlar / Contributors
Alpaslan APAK
Gülten PAK
Ali ÖZER
Murat BOZKUŞ
Aslı KAFKAS

Basım/ Printing
Mart / Nisan 2018



Meriç Mah. 5619 Sok. No:6 Çamdibi - Bornova / İZMİR
Tel.: 0 232 433 61 33 - Fax: 0 232 433 65 97

İletişim Bilgileri / Contact Us
Alsancak Mah.1440 Sok. 3/23
KONAK/İZMİR
Tel : 0232 421 36 74 bilgi@a2teker.com

Yayın Türü / Type of Publication
A2 TEKER Dergisi tüm Türkiye'de dağıtılmaktadır. Basın kanununa göre yerel süreli yayındır. T.C. yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır.









MOTOSİKLET PANAYIRI'NIN TARİHİ BELLİ OLDU!

Türkiye Motosiklet Platformu, motosiklet camiası için, bu kez de 1-3 Haziran tarihleri arasında 'Motosiklet Panayırı'nı düzenliyor.

İlkini 2017 yılında "Eğitim Festivali" olarak yaptığımız ortalama 7800 motosikletçinin katılımı ile gerçekleşen festivalimizin İkincisini Türkiye Motosiklet Platformu Motosiklet Panayırı konseptiyle yapacağız. Organizasyonumuzda sizin gibi çok değerli motosiklet dostlarını da aramızda görmekten mutlu olacağız.

2013 yılında kurulan Türkiye Motosiklet Platformu an itibarıyla 147 kulüp tarafından desteklenen, Türkiye'de motosikletin hak ettiği yere gelmesi için canla başla çalışan ve yaptığı tüm organizasyonlarda unutulmaz işlere imza atan bir sivil toplum örgütüdür.

Motosiklet sevgisi ve birlikteliği üzerine onlarca çalışma yapan platformumuzun Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini Zafer Fatih Özsoy yürütmektedir. Yüz binlerce motosikletçiye hitap eden, tamamen farklı statü, çevre ve görüşlerden oluşan tüm üyelerimizin ortak paydası insan, doğa ve motosiklet sevgisidir.
Bizler, düzenlediğimiz kortejler, festivaller, yardım kampanyaları, destek sürüşleri, motosiklet sorunlarını çözmek için kampanyalar, motosiklet farkındalık çalışmaları ve geziler haricinde, milli günlerde kortejler, motosiklet fuarlarında katılım, imza kampanyaları, çocuk ve kadın istismarına karşı bilinçlendirme kampanyaları, hayvan barınaklarına destek, Karnaval radyolarında motosiklet farkındalık spotları, kan ve organ bağışlarında bulunmak gibi birçok sosyal faaliyeti de birlikte yürütmekteyiz.

Uluslararası arenada ülkemizin tanıtımına katkıda bulunmak için, her yıl binlerce motosikletin bir araya geldiği sürüş ve organizasyonlar düzenliyoruz. Bu organizasyonlara ilimizden, ülkemizden ve ülke dışından birçok motosiklet tutkunu ve destekçimiz katılıyor. Bu organizasyonları tamamen bedelsiz olarak yapıyoruz. Ülkemizin motosiklet tutkunlarının hem birkaç gün hoşça vakit geçirmesini hem de bu organizasyonlardan farkındalık oluşturarak ayrılmalarını sağlıyoruz.

Bu yıl yine İstanbul'da 1-3 Haziran'da yine farklı bir ilke imza atarak Motosiklet Panayırı ile camiayı buluşturmayı planlıyoruz.

Panayırımıza katılacak olan T.M.P üye kulüpleri, ferdi motosikletçiler, motosiklete yeni başlayacaklar, motosikletçi dostu firmalar ile farklı ve muhteşem bir organizasyon için kolları sıvadık.

Geçen yıllarda düzenlediğimiz festival ve organizasyonlarımıza Aytemiz, Honda Safety, Hero Motor, Kamperest, Acıbadem Sürücü Kursu, GSEM, Motosar, Motor-In, MotoWax, CarWaxTurkey, OMM, Roadcraft Academy, Gerçek Sürücü Kursları, Motosiklet Kulüpleri, Ride 2 Love, KTM, HUSQVARNA, Motomax ve daha birçok firma iştirak etti.

Panayırımızın ülkemizde yapılması yerli ve yabancı misafirlerimizin memnuniyetinin sağlanması sizlerin destekleri ile gerçekleşebiliyor.







Aytemiz Optimum'da şaşırtan fırsat!

Motorunuzu her zaman koruyan
Aytemiz Optimum, şimdi de kazandırıyor!
15 Mart-30 Nisan tarihleri arasında
Aytemiz Kart anlaşmalı istasyonlarımızdan
tek seferde ve farklı günlerde
120 TL ve üzeri 4. Aytemiz Optimum Motorin ya da Aytemiz Optimum Kurşunsuz 95 Oktan alımınıza 20 TL Aytemiz Puan hediye!



Aytemiz Optimum

Aytemiz

Pilot Garage

MOTO EKSPERTİZ

MOTOR
PERFORMANS
TESTİ



MOTOSİKLET
DYNO TEST

TÜRKAK



AUSTRIA
BELGELİ





Motosikletin motor performans testini dinamometre cihazı kullanılarak yapıyoruz. Dinamometre motorun gücünü ve torkunu ölçmeye yarar. Motosikletin motorundaki en ufak hata ya da arızayı grafikle gösterir bu grafikle ateşleme sistemini ve yakıt emme sistemindeki durumuda görmemizi sağlar. Modifikasyon öncesi ve sonrası ölçümler sayesinde yapılan işlemlerden kazanılan gücü tespit eder.

MOTOR PERFORMANS TESTİ

- Motor Koruyucu Kapağı
- Motor Elektrik Tesisat ve Kablo Kontrolü
- Soğutma Su Hortumları ve Sızdırmazlık
- Motor Yağı Kontrolü
- Motor Isı Ses Kontrolü
- Radyatör
- Akü Kontrolü
- Fren Hidrolik Kontrolü
- Antifiriz Kontrolü




Turgut Özal Mah. 99. Sk. No: 2/4 (E-5 Yan Yol Üzeri
Otoport Galericiler Yanı) Esenyurt / İSTANBUL


0212 659 8855 / 0505 193 00 30


www.pilotgarage.com

SEZON HAZIRLIKLARI BAŞLADI!



Ümit ŞAHİN
NGK Spark Plug
Güneydoğu Avrupa Bölge
Yöneticisi

Sezon hazırlıkları başladı! Motosikletinizi çalıştırmadan önce ateşleme sistemini kontrol ettiğinize emin olun. Bahar da geldiğine göre motosiklet tutkunları hafta sonu turları yapmak veya yolların tozunu almak için motosikletlerini kış uykusundan uyandırabilir. Dünyanın önce gelen buji üreticisi NGK, kış molasının ardından motosikletinizi çalıştırmak için neler yapmanız gerektiğini açıklıyor.



Diğer bir çok parça gibi bujiler de kullanım sıklığına ve sürüş tarzına göre aşınmaya maruz kalır. Buji aşınmasının başlıca sebebi kışın yanlış şekilde saklamaktır ve bu da sezonda bujilerin arıza yapmasına sebep olur. Bahar geldiğinde nelere dikkat etmemiz gerektiğini NGK uzmanlarına sorduk.



İlk sürüşten önce neyi kontrol etmek gerekir?

NGK, sürücülere ilk sürüşten önce genel olarak ateşleme bujilerinin başlıklarını ve önemli parçalarını kontrol etmelerini tavsiye ediyor. Kablolar eskimiş veya birbirine dolanmış mı? Buji başlıklarında hasar veya yıpranma var mı? Böyle durumlarda voltaj kaybı oluşur ve yenisi ile değiştirilmesi gerekir. Buji başlığında yıpranma söz konusuysa da bujilerin değiştirilmesine neden olabilecek sonuçlara yol açabilir. Yıpranmış buji başığı bujinin seramik kısmını yeterince kaplayamaz, nemlenmeye sebep olur ve işleyişte sorunlar ortaya çıkar.

Ateşleme kabloları ve buji başlıkları iyiyse, özellikle kış hazırlığı tam anlamıyla yapılmamış, karbüratör boşaltılmamış olan motorlarda bujiler buji anahtarı ile sökülüp izolatörlerde ve elektrotlar çevresinde tortulanma olup olmadığı kontrol edilmeli. NGK Bujileri Avrupa Teknik Servisinden Oliver Posati: 'Eğer motorsiklet uzun bir süre hareket etmemişse yakıt buharlaşıp ateşlemeyi zorlaştıracağından motorsikletiniz çalışmayı başta reddedebilir ama daha sonra çalışır.' diyor. Tankı taze yakıtla doldursanız bile buji izolatöründe eski yakıttan kalan, iletken bir tabakaya dönüşmüş olan tortular oluşabilecektir. Yani ateşleme sırasındaki voltaj elektrotlar araında oluşmak yerine izolatör ve başka parçalar arasında ilerleyecektir. Bu tür kalıntıların gözle görülmesi ve temizlenmesi neredeyse imkansızdır. Posati: ''Bu yüzden bujileriniz iyi görünse bile değiştirilmesi gerekebilir.''

Kurumlanma: Dur-Kalk trafiğin muhtemel sonucu

Eğer bujiler önceki sezondan kalan kurumlarla kaplı ise durum farklı. Bujilerin kurum tutması ilk çalıştırma sorunlarından ve motorun düzenli olarak kullanılmayışından kaynaklar. Karbon eğer izolatörde birikmiş ve iletken bir tabaka oluşturmuşsa ateşleme esnasındaki voltaj bujiden toprağa akarak kaybolur, yani kıvılcım oluşumu negatif yönde etkilenmiş hatta kıvılcım oluşmamış olabilir. Bu durum ateşleme kayıplarına, verimlilik azalışına ve performans düşüşlerine sebep olacaktır. Kurum tutmuş olan bujiler motordan sökülerek kolayca görülebilir: koyu bir karbon tabakası bujinin üzerini kaplamıştır. Bu durumda en kolay adım bujiyi yenisi ile değiştirmektir. Fakat bu, problem kökten çözmez. Bu yüzden NGK, kurum oluşumunun sebebini bulmanızı tavsiye ediyor.

Motosikleti çoğunlukla kısa mesafe sürüşler için kullanmak karbon tortusuna sebep olur. Sağlıklı çalışan bir motorda bu tortular, izolatör sıcaklığı kendini temizleme sıcaklığı dediğimiz 450 santigrat dereceye ulaştığında yok olur. Fakat buna rağmen kısa mesafeli sürüşler ve dur-kalk trafiğinde kullanılan motorlarda bu sınır aşılamaz ve daha düşük bir sıcaklıkta motor stop edilmiş olur. Bu durumda her sürüşte daha çok karbon tortusu oluşmaya devam edecektir.

İridyum IX: Kurumlanmaya karşı özel tasarım

Posati: ''Eğer motosikletinizi çoğunlukla kısa mesafeli sürüşler için kullanıyorsanız size İridyum IX bujilerimizi kullanmanızı tavsiye ederim. İridyum IX bujiler izolatör ile orta elektrot arasında dairesel bir boşluk oluşturan bir tasarıma sahiptir Bu tasarım elektriğin sürüşün ilk metresiden itibaren elektrotlar arasında düzenli bir şekilde akabilmesine yardımcı olur ve izolatörde toplanan, ateşlemeyi olumsuz etkileyen kurumun birikmesini önler. İridyum IX diğer bujilerden görece daha pahalı olmasına rağmen bazı önemli ayrıcalıklar sağlar. Orta elektrotları değerli metal iridyumdan yapılmış çok ince uçlarla üretilebilir. İridyum metali çok sert bir malzeme olduğu için standart nikel alaşımlı çelik elektrota sahip bujilerin orta elektrotlarının aksine bu elektrotlarda kıvılcım erozyonu gözlenmez. Hatta İridyum IX gaz tepkisini yükseltir ve daha iyi sürüş keyfi sunar.'' diyor.

Diğer yandan, motor sürekli olarak kısa mesafe kullanılmıyor fakat yine de kurum kaplıyorsa NGK, bujinin ısınma derecesini kontrol etmenizi öneriyor. Eğer üretici firmanın belirtmiş olduğu ısı derecesinden farklı bir derecede ise (daha soğuk buji kullanımı durumu) bu kaçınılmaz olarak problemlere sebep olacak ve yine buji kurumlanacaktır. Eğer sürücü doğru bujiyi kullanmış fakat yine de kurum izine rastlamışsa karbüratör ve enjeksiyon sistemi mümkünse uzman tarafından kontrol edilmelidir. Buna ek olarak NGK'ya göre eğer buji kendini temizleme sıcaklığına çok sık kısa sürüşler yüzünden ulaşamıyorsa daha sıcak bir buji kullanmanın çözüm olmayacağını ortaya çıkarmıştır. Eğer sürücü daha sıcak bir buji kullanmış ve uzun yolculuk yapıyorsa buji aşırı ısınabilir, eriyebilir ve motora ciddi zararlar verebilir.

Kurumu elle temizlemek? İyi bir fikir değil…

Tek bir soru kalıyor: Kurum izolatörden elle temizlenir mi? Eğer temizlenirse nasıl? ''İnternette gaz yakıcı kullanarak izolatörü temizlemenin mümkün olduğunu iddia eden bilgiler çok fazla fakat bu metodlardan kaçınmanızı öneriyoruz.'' diyor Posati. 'Gaz yakıcı ile izolatörün ancak uç kısmına ulaşabilirsiniz. Çıplak gözle görülmesi zordur fakat bu durum elektrik kaçağını önlemeye yetmeyecektir.'' NGK, izolatörü kendisi temizlemek isteyenlere daha kolay bir yöntem olarak plastik kıllı bir fırça kullanmalarını önermektedir. Posati: '' Hangi yöntemikullanırsanız kullanın fakat asla izolatöre tel fırça ile dokunmayın. Bu büyük ihtimalle izolatörün veya elektrotların yüzeyine zarar verecektir.''

NGK ısınma dereceleri ve motorların kışa hazırlığı hakkında Youtube'da iki tane kısa video yayınladı. www.tekniwiki.com adresinden Şirketin Tekniwiki platformuna ulaşarak veya doğrudan Youtube üzerinden izleyebilirsiniz.





*Tekniwiki





















TEKİNOĞULLARI

İKLİMLENDİRME

Yamaha'da İlk Türk Genel Müdür

Bora Berker CANSEVER



Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?
1998 yılında profesyonel iş hayatına atıldım. 2003 yılında Beldeyama'da göreve başlamamla birlikte motosiklet sektörüne adım attım. İlk günden itibaren sektörün ve ürünlerin dinamizmi beni büyüledi. O tarihten bu yana motosiklet sektöründe değişik pozisyonlarda ve kademelerde çalışarak bugünlere kadar geldim. 18 yıllık bir motosiklet kullanıcısı olarak, profesyonel bakış açısının yanı sıra kullanıcı olarak da bulunduğum sektöre bağlı olduğumu ve kullanıcılar ile empati kurabildiğimi söyleyebilirim.

Yamaha ailesine katılmanız nasıl oldu?
2003 yılında Yamaha Motor'un önceki distribütörü olan Beldeyama'da İhracat Uzmanı olarak Yamaha ailesine katıldım, 2006 yılından itibaren Dış Ticaret ve Planlama Takım Lideri olarak görevime devam ettim. Yamaha Motor Türkiye'nin kurulması ile birlikte 2010 yılında Lojistik Süpervizörü ve 2014 yılında Lojistik ve Gümrükleme Departman Müdürü olarak çeşitli pozisyonlarda görev aldıktan sonra 2018 yılı itibari ile de Yamaha Motor Türkiye Genel Müdür'ü olarak görevime devam ediyorum.

Kullanıcıları ne gibi yenilikler/çalışmalar bekliyor?
Yamaha, Türkiye'ye özel, eşsiz ürünleri üretmek ve Türkiye piyasasına sunmak için yatırımlarına devam ediyor. Geçmiş dönemlerde YZF-R25, MT-25 VE X-MAX 250 modellerini Türkiye piyasasına sunduk. 2018 yılında da pazara yeni ve eşsiz modeller sunmaya devam edeceğiz. Sıfır motosiklet piyasasının neredeyse iki katı bir hacme sahip olan 2. El araç satışlarına yönelik bir çalışma yürütüyoruz. Bununla ilgili ayrı bir sürprizimiz olabilir. Yamaha Kasko ve satış sonrası hizmetler ile ilgili diğer alanlarda da markamıza ve kullanıcılara değer katacak yeni hizmetler ile ilgili yoğun bir çalışmamız mevcut.

Motobike İstanbul 2018 Fuarı'nda Yamaha Motor'da vardı. Yenilenen ürün gamınızdan fuara katılamayan okuyucularımız için biraz bahseder misiniz?

2018 yılında MAX Ailesi, XMAX 250, XMAX 300, XMAX 400'ün yenilenmesi ve son derece başarılı bir scooter olan XMAX 125'in dahil edilmesiyle daha da güçlendi. NMAX 125, NMAX 155 gibi diğer üyeleriyle kullanıcıların beklentilerini aşan kalite ve performansı bir arada sunan MAX Ailesi üyeleri kullanıcılarla buluşmayı bekliyor. MT serisi, her yıl yenilenerek büyümeye devam ediyor. Bu yıl MT serisine eklenen yeni MT-09 SP ile , bu segmenti tercih eden kullanıcılara sunduğumuz alternatifleri çoğaltıyoruz. MT-09 SP yanı sıra MT serisinin başarısı kanıtlanmış modelleri olan MT-25, MT-07, MT-09 ve MT-10 da yenilenen özellikleri ile 2018'de rekorlar kırmaya devam edecek. Yamaha'nın uzun yol seyahatlerini de seven kullanıcıları için tasarladığı Tracer 900, tamamen yenilenen şasi ve sürüş özellikleri ile seyahat sever motosiklet kullanıcılarının dikkatini çekecek. Bu yıl Yamaha'nın Sport Touring ürün yelpazesine katılan Tracer 900 GT, standart premium özellikler ile birlikte gelen yeni bir model. Yine çok ilgi gören XSR 700 ve XSR 900 de yeni renkleri ile bu yıl satışta…



Geçtiğimiz yılın sonlarına doğru motosiklet sektöründe %20'lik bir ithalat vergisi damga vurmuştu. Bu gelişmenin 2018 yılında sektöre ne gibi yansımaları olacağını ön görüyorsunuz?

Geçtiğimiz yıl uygulanmaya başlanan ek gümrük vergisinin etkisi ile çoğunluğu ithal olan ürünlerden oluşan motosiklet pazarı ciddi anlamda etkilenmektedir. Bu yüzden 2018 yılında motosiklet pazarının 2017'ye göre yüzde 15-20 aralığında daralacağını ön görüyoruz. Ancak genç nüfus yoğunluğu, yeni kullanıcılar ve motosiklete olan ilginin sürekli artması pazarı hareketlendirecektir. Biz de yeni modellerimiz ve ürünlerimizin sağladığı eşsiz deneyimler, ve motosiklet tutkunlarına sunduğumuz yeni hizmetler, olanaklar ile daralan pazarda daha çok kullanıcıya ulaşmayı hedefliyoruz.

Yamaha'nın bu artış doğrultusunda aldığı önlemler, yaptığı çalışmalar var mı?

Ek vergi geldi ancak insanların alım gücü aynı oranda artmadı. Pazarın talepleri aşağıya doğru kaymaya başladı. Burada üretiyorum diyenlerin bile üretim kalitesi etkilendi. Kullanıcı öyle bir ürüne mahkum kalıyor ki, ya motor sevdasından vazgeçecek ya da diğerlerinin aldığı zevkten ve güvenlik öğelerinden. Dolayısıyla bu durumda kanun yapıcılar da kazanmıyor. Artık insanlar en az vergi dilimindeki ürünlere yöneliyor ve bu durum mevcut Pazar hacminin içindeki dengeleri de bozuyor. Yamaha ise Avrupa'da 50cc üretimine devam ediyor. Yamaha Motor Europe ile koordineli olarak çalışmalarımız devam ediyor, yakın dönemde Türkiye'ye belli sayıda 50cc motosiklet getirerek kullanıcıların beğenisine sunacağız.



Şirketinizi diğer uluslararası motosiklet şirketlerinden ayıran en önemli özellik nedir? Satış sonrası ürünlerinizden de bahseder misiniz?

Satış sonrası hizmetlerdeki beklentisi artan tüketici, kaliteli ürünlere yöneliyor ve iyi servis hizmeti veren markaları tercih ediyor. Yamaha, ürün gamındaki yatırımlarının yanı sıra, bayi standartları ve müşterilerine sunduğu satış sonrası hizmetleri geliştirmeye devam ediyor. Türkiye genelinde 60 bayimizin tamamında 3S (satış, servis ve yedek parça) hizmeti veriyoruz. Yamaha Motor, Avrupa motosiklet pazarında olduğu gibi Türkiye'de de benzersiz bir marka olarak konumlandırılıyor. Hizmetlerimizi sadece satış ve servis olarak değil, müşterilerin hayatını daha da kolaylaştıracak çözümlerle büyütmek istiyorz. Müşterilerimize daha kolay hizmetler sunabilmek adına yeni dönemde Yamaha Finans, Yamaha Kasko ve Uzatılmış Garanti gibi kullanıcıların beklentisini aşan hizmetler sunmayı hedefliyoruz.



Son olarak, özellikle motosiklet kullanıcıları için ürünlerinizle ilgili neler söylemek istersiniz?

Yamaha markasının felsefesi, Kando yaratan şirkettir. Kando Japonca'da en kısa anlatımı ile müşterinin beklentilerini aşmak anlamına gelir. Dolayısıyla Yamaha sadece üretim yapmıyor, müşterilerini anlayarak onların bekletilerini en iyi şekilde karşılamaya ve aşmaya çalışıyor. Bunu faliyet gösterdiği her alanda yeniklikçi, dinamik, heyacanlı ve tutkulu ürünler yaratarak gösteriyor. Yamaha markası her zaman olduğu gibi gelecekte de müşterilerene yeni teknolojiler geliştirerek ürettiği ürünleri ile yeni duygular ve deneyimler sunmaya devam edecektir.


MT HELMETS


MTHELMETS
MTHELMETS


ISLE OF MAN RACE
ISLE OF MAN RACE
MTHELMETS





ARWIC®



CV-32 BEYAZ YENİ



CV-32 SİYAH YENİ



CV-46



HİBRİT

Arpa Emini Mahallesi Pazartekkesi Sok No:35/E
Şehremini-Fatih / İSTANBUL
www.arwic.com.tr - www.hunermotor.com
info@hunermotor.com
Telefon : 0212 656 61 15



HÜNER MOTOR
MOTORLU ARAÇLAR SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

İLERİ SÜRÜŞ TESTLERİ NEDİR? NE DEĞİLDİR?



Zafer AKÇAY
İleri Sürüş Eğitmeni

Bu konuda o kadar çok bilgi karışıklığı var ki anlatamam. Kulaktan dolma yalan yanlış bilgilerle konuşmayı çok seviyoruz. Hal böyle olunca da yanlış bilgiler ortalıkta cirit atıyor. Doğru bilgiye ulaşmak ise hepimizin hakkı. O zaman kolları sıvayalım.



Sen kimsin de doğru bilgiyi vereceksin diyenler için kendimi de tanıtayım. Şu an RoSPA Examiner (Sınavcı) olarak İleri ve Güvenli Sürüş testlerini yapıyorum. Bundan önce ise yıllarca da IAM Testlerinde Examiner Jon Taylor'un arkasında sürdüm, gözledim, değerlendirmelerini dinledim. İki kuruluşun da test ölçütlerini iyi bilen biri olarak sanırım yazdıklarıma güvenirsin. Testler yaklaşık 60km uzunluğunda çeşitli yolları ve şehir içi geçişlerini kapsayan bir güzergâh üzerinde yapılır. Sürücüden bu güzergâh boyunca Güvenli, Sistemli, Akıcı bir sürüş gerçekleştirmesi ve tüm sürüş boyunca Doğru Hızları kullanarak parıldayan bir sürüş yapması beklenir. İşte bu konuda kopartılan fırtına, hız beklentisi üzerinden gerçekleştirilir. Doğru Hız tanımını sadece Hız olarak algılayan bazı kişiler testi neredeyse bir sürat testi olarak algılar ve bunun geyiğini yapmaktan da hiç çekinmez. Hani "bilgisi yok, ama fikri var" denir ya tam da öyle. Bu konuda üretilen şehir efsaneleri bizlere anlatıldığında biz bile "vay canına ne testmiş arkadaş" deriz. Çünkü anlatılanlar bire bin katıldığı için çok heyecanlı ve ilgi çekicidir.

Testi başarıyla geçenler, testin zorluğunu abartmayı severler. Bu, insanın doğasında vardır çok da normaldir. Test gerçekten de zordur ancak bu abartı bazen test için bile fazla olabilir. Testten kalanlar ise gerçekten ne yüzünden kaldıklarını söylemek yerine bir takım şeyleri abartarak, pireyi deve yapmaya bayılırlar. İnsanın doğasında becerilerini abartmak, beceriksizlerini ise başka şeylere yüklemek gibi bir özellik var. Burada kimseyi suçlamıyorum. Sende, bende hepimizde olan şeylerden bahsediyorum, bana kızma.

Doğru Hız konusuna dönecek olursak, testten geçen biri "öyle gittim ki asfalt ağladı" diye anlatırken, kalan biri de "140km/s ile gittim ama 160 km/s ile gitmeliydin" dendi ve ben bu yüzden kaldım diye anlatabiliyor. İşin komik tarafı ben yıllarca gözlem yaptım ve şimdi de test yapıyorum, hiç aşırı hızlı gitmediği için testten kalan birini görmedim. Ama hızı doğru kullanamadığı için testten kalanları çok gördüm. Doğru hızın tanımı "Kendi şeridinde net olarak görebileceğin mesafede durabileceğin hız" olduğuna göre İleri Sürüşte beklenen de bu hızı kullanarak ilerlemenin sağlanmış olmasıdır. Eğer sen bu tanımın içerisinde ilerlemeyi sağlayamıyorsan ileri düzey bir sürücü olduğundan bahsedemezsin. Karıştırılan nokta tam da budur.

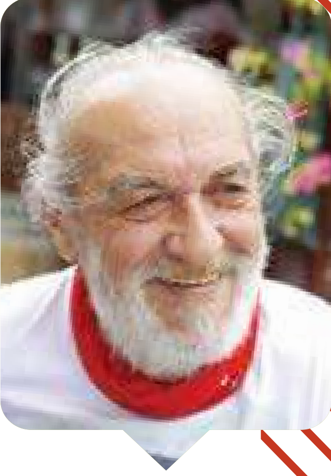








Zaten dikkat edilirse test güzergâhlarının büyük bölümü dar virajların olduğu yerlerdir ve bu yerlerde bahsedilen süratlere çıkmak zaten imkânsızdır. Çoğu viraj 30-50 km/s aralığında dönülmektedir. Sollamanın ve planlamanın bakıldığı daha geniş ya da bölünmüş yollarda ise hız ile ilgili bu yanlış inanış devreye girer ve sürücü kendini hızlı gitmek zorunda hisseder. Oysa sınavcı test başlamadan önce yaptığı detaylı açılış konuşmasında kendisinden böyle bir beklentisi olduğunu dile getirmemiştir. Tam tersine özellikle meskûn mahallerde maksimum süratinin 50 km/s olması gerektiğini bu sürati geçerse testte başarısız olacağını üstüne basarak söyler. Bununla da yetinmez “maksimum sürat 50 ama gerektiğinde 30 hatta 10 ile bile gidebilirsin” dahi der. Hal böyleyken “benden 160 km/s ile gitmem beklendi demek biraz abartılı bir söylem olmaktadır.
Efsanelere gelecek olursak bazıları da doğrudur. “Dur levhasında durmadım diye kaldım” işte bu doğru bir söylemdir. Sadece bu yüzden testten kalan birçok iyi sürücü biliyorum. Açılış konuşmasında bu konu özellikle söylenir. Hatta bu kural Türkiye’ye uyarlanmış ve söyleme ekleme yapılmıştır. “Dur levhasında dur ayağını yere koy. Ama arkadan hızlı bir sürücü geliyorsa durma çünkü o durmayacaktır” İşte kurulan ikinci cümle ne yazık ki ülkemizdeki trafiğin durumunu gözler önüne sermektedir. Bir başkası “10 cm düz çizgiye bastım diye kaldım” der ve bu da doğrudur. Çünkü sürücüden beklenen şey planlamasını üst düzeyde yapması ve bu tür hatalara yer vermemesidir. Açılışta kendisi bu konuda da uyarılmıştır. Ama teste girmenin heyecanıyla bu tür hataların yapılması da normaldir.
Testteki korkulu rüyalardan biri de yavaş sürüştür. Test güzergâhında uygun bir yerde -ki bu yer genellikle bir benzin istasyonudur- iki ya da üç tur sağa ve sola yavaş manevra yapması ve bunu en yavaş haliyle motoru dik tutarak yapması istenir. Teste girenlerin kâbusu olan bu uygulama da abartmaya uygundur. Motosiklet hâkimiyeti yavaş manevrada ortaya çıkar ve bu manevrayı beceremeyen bir kişinin İleri ve Güvenli Sürüş Testinden geçmesi de mümkün değildir.
Şimdi sen bunlara hâkim değilsen, testte istenenler sana bir-iki numara büyük geliyorsa o zaman senin için efsaneler gerçek olacak demektir. Ya da onları beğenmezsen başka efsaneler üreteceksin demektir. Bütün bunların ışığında toparlayacak olursak sevgili okuyan, evet test zorlu bir süreçtir, bu doğru. Ancak kulaktan kulağa yayılan yanlış bilgilerle test hakkında önyargıda bulunmak ya da daha ileri giderek söylemlerde bulunmak doğru değildir. Hatırlar mısın küçükken oynadığımız bir oyun vardı “kulaktan kulağa” diye? Sen bir şey söylerdin o söylediğin şey, sıranın sonuna gidene kadar müthiş bir değişime uğrardı. İçinde bulunduğumuz durum da bundan farklı değildir. Öğrenmek istediğin şeyi dedikodulardan, fitne fücurdan değil direkt birinci ağızlardan öğrenmen senin için daha iyi olacaktır. İstediğin sınavcıya telefon açıp bu nedir diye sorduğunda sana doğruları söyleyecektir. Kal sağlıcakla…



Ali Özer
Gezgin



GÜNEŞİN İLK IŞIKLARI

Yeşilin mavinin tüm renkleri...Bahar sonrasında Yaz

Merhaba…
Bir kez daha uzun bir kış geride kaldı. Tamamen güneşi görmesek de ara sıra gösterdiği yüzü sıcaklığıyla bizleri birazcık da olsa rahatlattı...
Herkesin " Motorumu özledim " dediğini duyar gibiyim, ben çok özledim...Kıştan bahara geçtiğimiz bu günlerde bakımlar yapılacak, eksikler tamamlanacak ve yavaş , yavaş yollara çıkılacak.
Ancak her zaman söylediğim gibi uzun bir zaman sonra tekrar binmeye başladığımız motorlarımızda sanki yeni başlıyor gibi çok dikkatli olacağız...

Önümüzde bahar ve uzun bir yaz var. Çalışan arkadaşlarımızın yıllık izinleri hep yaz aylarında olduğu gerçeğine bakarsak o zamana kadar günlük geziler ve hafta sonu konaklamalı programlarla yol yapacağız...
Buda yakın bölgeler olarak değerlendirilebilir...

Nereler olabilir dersek doğanın yavaş, yavaş yeşillenmeye başladığı eriklerin çiçek açtığı bu mevsimde Kulindağ, Riva , Polenezköy, Poyrazköy , İznik , Sapanca , Çınarcık , Kıyıköy , Karaburun , Ağva , Şile ,Mudurnu , Trilye , Gökçeada düşünülebilir...
Tercih ettiğiniz yer neresi olursa olsun baharla beraber sizlere hem mavinin hem yeşilin en güzel tonları içeresinde yol yapma zevkini tattıracaktır...

Karadeniz'in mavisini doğanın yeşilini doya, doya seyretmek güzel bir kahvaltı sonrası bol oksijenli bir günde çevreyi dolaşmak için bizim tercihimiz bu hafta Garipçe.

Garipçe Rumeli kavağı ile Rumeli feneri arasında küçük bir köydür. Burada şehrin gürültüsünden uzak geçireceğiniz bir gün bütün bir haftanın yorgunluğunu atmanız

için yeterlidir.
Tarihi kalesinde Karadeniz'i seyredip harika fotoğraflarla ünü bitirebilirsiniz.

Pazar günleri yolun kalabalık olması hem gidişte hem de dönüşte dikkatli olmanızı gerektiriyor. Ancak günün erken saatlerinde yola çıkmak hem riski azaltmış hem de zamandan kazanmış olmanızı sağlar. Garipçe üçüncü köprünün yapıldığı bir bölgedir konumu her an değişmektedir yolları çevresi itibarıyla o açıdan bence eski halinden kalan son görüntüsünde mutlaka bir hafta sonunuzu buraya ayırın.
Doğası yeşili azalmadan...

Yaklaşan yaz günlerinde çok daha güzel, çok daha farklı yerlerde motor sevgisi ve aşkıyla yollarda olacağız...

Kurallara dikkat ederek, varlığımızı hissettirerek kazasız belasız en güzel yollarda motorlarımızı sürelim...

Her gününüzün güneşi ve rüzgarı hissederek en güzel şekilde geçmesini diliyorum...
Tüm motorcu arkadaşlarım hepinizin yolu açık olsun...
Bir sonraki buluşmamıza kadar her şey gönlünüzce olsun....
Güzel bir yaz dileğiyle…













Alpaslan APAK
Emekli Gazeteci



AĞAÇ YAŞKEN EĞİLİR!

Motosikleti bir araç olarak düşünseniz bile, onunla yaşadığınız sıradan bir seyahat çok keyifli izler bırakır. Bunun zamanla alakası yoktur. Anlık olarak motorun üstünde ilk vites ve gazlamanızla kendini hemen hissettirir.

Bu tutkunun içinde olan kişilere motosiklet, bir araçtan çok daha fazlasıdır. Bir yoldaş, bir arkadaş, bir tedavi şekli ve daha niceleridir. Arada sırada arka bahçede motosikletle ilgili küçük bakımlar yaparken bile, komşularımın çocukları bütün oyun ve eğlencelerini bırakıp yanıma geliyorlar. Önce meraklı bakışlar sonra kendi çaplarında bana yardım etmek için çevremde pervane oluyorlar. Birçoğunun ailelerinde araba olmasına rağmen onlar sadece benim motosikletimle ilgili bir telaş içindeler. Çünkü ertesi gün okula gittiklerinde anılarında unutulmaz bir deneyimle arkadaşlarına anlatacak şeyleri oluyor.

Bu sevimli zaman dilimi, benim motosiklete duyduğum saygıyı daha da arttırıyor. Çünkü ileride; bu küçüklerin büyüdükleri zaman yollarda trafik canavarı değil, trafik gönüllüsü ve bilinçli sürücüler olarak var olacaklarına inanıyorum. Küçücük akıllarıyla büyük hayaller kurup, “aynısından ben de alacağım, buradan çıkıp dünyayı gezeceğim” diye planlar yapıyorlar.

Karşılıklı bir saygı ve dayanışma içinde kızlı erkekli bu küçük dostlarımla çok hoş zaman geçiriyoruz. Zaman zaman kendi içlerinde bana destek olmak için tartışsalar bile aralarındaki uzlaşmayı sağlamak yine ‘Hulk’ dedelerine düşüyor. Her birine ayrı bir parçayla ilgili sorumluluk vererek olayı tatlıya bağlıyoruz. Boyu uzun olanlara aynaları sildirirken, küçüklere de egzoz parlatma görevi veriyoruz. Bütün bu angarya işler, o küçük dostlarıma inanılmaz bir olay gibi geliyor. O şevk, heyecan ve azimleri görülmeye değer. Tabii iş bitiminde ödülleri farklı olabiliyor. Bazen bahçede küçük turlar atarak artçılığın erdemini yaşatıyoruz, bazen de gofret çikolata gibi tatlı sunumlarıyla gönüllerini hoş ediyoruz. Ama onların tek beklentisi arkama oturup bir yere gitmesek bile gaz açıp, bahçede ses çıkarmak.

Benzer güzellikleri yaşayan, torununa, çocuğuna bunlardan çok daha fazla güzellikler yaşatan motorcu dostlarımız vardır mutlaka. Motosikletin genç yaşlı demeden anılarımızdaki bıraktığı o güzellikleri sizlerle paylaşmak istedim. Gelecek nesillere daha bilinçli ve güvenli bir dünya bırakmak için hepimizin yapması gereken şeyler var. Benim elimden gelenler şimdilik bu kadar, daha fazlasını da yapabilmek dileğiyle; kaskınız ve aklınız başınızda, artçınız arkanızda, yolunuz, farınız ve şansınız açık olsun!

Türkiye'nin En Büyük Motovlog Kanallarından Biri:

ÇİFT SİLİNDİR

Çift Silindir ile bir araya geldik. Projenin ortaya çıkışından Motovlog kavramının tanımına, motovlogger olmak için aşama aşama yapılması gerekenlere dair çok hoş bir sohbet ettik.



Çift Silindir nedir, kimdir ?

Çift Silindir, bir kişiden çok bir oluşumdur. Şöyle ki; motosiklet sevgisini ve kültürünü videolar çekerek en doğru şekilde insanlara aşılamaya çalışan bir oluşum diyebilirim.
AEA oluşumu şu anda Türkiye'deki en büyük, ilk ve tek 'motosiklet' kanalıdır, o aramızda olmasa bile bu böyle kalacaktır.
Biz sadece Motovlog, yani motosiklet üstünde video çeken ve bunları Youtube, Instagram, Facebook gibi sosyal mecralarda insanlarla paylaşan bir ekibiz. Kısa bir süre önceye kadar Youtube Türkiye'deki en büyük Motovlog kanalıydık, tabii bayrağı devretme vakti geldiğinde sayılar önemini yitirir.

Şu anda Youtube kanalımızda 140.000 aboneye, toplamda 25 milyon izlenmeye ulaşmış en büyük Motovlog kanallarından biriyiz. Aynı zamanda Instagram'da 30.000, Facebook'ta 5.000 takipçiye sahibiz.



Video izlenme demişken, ne tür videolar çekiyorsunuz? İçerikleriniz nelerden oluşuyor?

Ana vidolarımı motosiklet kullanırken anlattığım teknik bilgiler, motosikletle hayatla ilgili konular oluşturuyor. Yan videolarım diyebileceğim grupta ise, otomobil sürücülerinin trafik ihlalleri, tuhaf durumlar (bonzai içtikten sonra motosiklet kullanıp kaza yapan, motosiklet hırsızlarıyla karşılaşmam) gibi aslında hepimizin günlük hayatta karşılaştığımız olaylar yer alıyor.
'Sizden Gelen Videolar' bölümünde ise, diğer motosiklet kullanıcılarının bize gönderdiği ilginç kaza ve olaylar yer alıyor.
Bunları paylaşmamdaki temel amaç ise, yapılan kazalardan herkesin ders
alıp aynı hataları tekrarlamaması düşüncesidir, bir nevi kötü örneği izle, doğrusunu yap.

Motovlog ve motovlogger ne demek? Bu videoları çekmek zor mu?

Motovlog = Motorcycle + Video + Log İngilizce kelimelerinden türetilmiştir, bunu yapan kişilere de Motovlogger denir.
Motosiklet sürücülerinin genellikle kasklarına sabitledikleri kamera ve mikrofon aracılığıyla sürüşlerini kaydedip, bir yandan da çeşitli konularda konuştukları videolardır.
Öncelikle motovlog yapmak için hali hazırda tüm ekipmanları tam olan 'tecrübeli' bir motosiklet sürücüsü olmak gerekiyor. Kaskınıza yerleştireceğiniz bir aksiyon kamerası, mikrofon, düzgün bir diksiyon ve yetenekle video çekmeye başlayabilirsiniz demektir. Sonrasında tabii ki Youtube ve sosyal medya hesapları açıp, bunların teknik detaylarıyla uğraşıp aslında sıfırdan kendi markanızı yaratmak için emekleme sürecine başlıyorsunuz.
Video ve resim düzenleme programlarından anlamanız ve takipçi sayınız
arttıkça bunlarla ilk abonelerinizle olduğu gibi aynı kalitede etkileşimde ve yönetimde bulunabilmeniz gerekiyor.
Tabii bu anlattığım buz dağının herkes tarafından görülen yüzü, görünmeyen, yani suyun altında olan, bilinmeyen yüzü ise bambaşka bir dünya diyebilirim.
Motovlog konusu bulmak, onu düzgün şekilde anlatmak için çalışıp bir plan ve programa sahip olmanız gerekiyor. Sonrasında motosikletinizin üstüne çıkıp kayıt tuşuna bastıktan sonra aynı anda birden çok şeyi yapabilecek tecrübeye yeteneğe ve sabıra sahip olmanız gerekiyor.
Bunu basit bir şekilde anlatmaya çalışırsam eğer; yolda giderken hem
yolu okuyacaksınız hem araçların hamlelerini ön görmeye çalışacaksınız hem de gelecek tehlikeleri atlatabilmek için her an tetikte olmanız ve bir yandan anlatırken diğer yandan bir sonraki anlatacaklarınızı düşünüp aynı anda da göstergeyi, trafik işaret ve levhalarını, yoldaki çukurlar da dahil olmak üzere güzergahınızı takip etmeniz gerekiyor. Bu senkrondaki oluşabilecek problemler hem sizin güvenliğinizi riske atacak hem de başarılı bir Motovlog çekmenizin önüne geçecektir.
Kimi zaman bir video için defalarca çekime baştan başlamak gerekebiliyor, videoda yanlış söylediğiniz veya söyleyemediğiniz bir kelime ya da planınızda olmayan bir durum tüm videoyu baltalayabiliyor.
Sonrasında çektiğiniz bu videoyu düzenleme kısmı başlıyor, aslında en sıkıntılı kısım burası diyebilirim. İyi bir donanıma sahip bilgisayarınızın olması gerekiyor, video düzenlemek oldukça meşakkatli ve belli bir bilgi seviyesi gerektiren bir iş. Sürekli kendinizi geliştirip daha iyi şeyler ortaya çıkarmalısınız ve sonrasında ortaya çıkacak bu videoyu ülkemiz internet hızlarıyla Youtube'a yüklemekle uğraşacaksınız, tüm bunlar bittiğinde ayarlamalar yapıp



videoyu yayınlıyorsunuz.
Ortalama 10 dakikalık bir video hazırlamak toplamda 1 günümü alıyor ve
kimi zaman çok basit bir hata yüzünden bu sürece en baştan başlamak
zorunda kalabiliyorsun, izleyenler de 10 dakikada çekmiş yüklemiş ne
güzel iş diye düşünüyor.

“Çift Silindir” diyoruz peki bu isim ne anlama geliyor, nasıl keşfettiniz?

İsimle ilgili başlarda çok fazla değişiklikler yaptık, biraz farklı olması gerektiği konusunda kardeşimle hemfikirdik. Şu anda kullandığım motosikletin çift silindirli bir motor bloğu mevcut, fakat ismi kararlaştırdığımızda tek silindirli bir motosiklet kullanıyordum.
Bu isme nasıl karar verdik, nasıl oldu şu an ben bile hatırlamıyorum. Ama tavsiyem bir Youtube kanalı açacaksanız kesinlikle önce ismine sonrasında logo, banner, slogan vs. karar verin. Belli bir aşamadan sonra yapacak olduğunuz değişiklikler çok fazla tepki görüyor ve sizin için çok daha fazla güçlüğe yol açıyor.

Çift Silindir, motosikleti sevdirmeyi amaç edinen bir oluşum dediniz. Nasıl bir oluşum, bu oluşumdaki görünmeyen yüzler kim?

Ben dahil şimdilik 4 kişilik bir ekibiz. En büyük ve ilk destekçim kardeşim Berk oldu. Birazda kardeşim olması nedeniyle ekip içinde sırtında en çok yük olan
ve bana en çok katlanmak zorunda olan kişi kendisidir. Genelde fikir alışverişi ve gidişatımız konusunda sık
sık beyin fırtınası yaptığım ve bu aşamaya gelmemizde benden bile çok emeği olan kişidir.
İzlenme ve abone sayımız hızla arttığı için ekibimize yine aileden yeğenim Emir ve Mert katıldı, işin daha çok gelen mesajlar kısmında uğraş veriyorlar. Ekibin grafik işlerini ise, Emre hallediyor sağ olsun. Kendisi çok yetenekli ve sevdiğim biridir.
Tabii ki tüm ailem ve arkadaşlarım desteklerini esirgemediler, ancak bu 4 kişinin yeri, bende ayrıdır.

Motovlog çekmeye nasıl başladın?

Sene 2014, AEA videolarında sürekli kamera alın, takın, kullanın diyordu. Bende gidip bir kamera aldım ve kaskıma monte ettim. İlk başlarda kendi hatalarımı izleyip bunları düzeltmek için uğraşıyordum. Belli bir sürüş becerisine ulaştıktan sonra bu kameranın benden başka kimseye yararı olmadığını düşündüm ve Çift Silindir projesini hayata geçirmeye, videolarımı Youtube üzerinden paylaşmaya
başladım.

Motosikletine videolarında ER-En diye hitap ediyorsun hatta sevip okşuyorsun, bu sevgi nereden geliyor?

Motosiklet kullananlar onlara isimler verir, benimki de öyle oldu. 2016 model ABS'li bir Kawasaki ER-6N kullanıyorum



ve model isminden dolayı da ismini ER-EN koydum, bu da fazlasıyla kabul gördü. Kendisi benim için çok iyi ve özel bir motosiklet, gerçekten çok memnunum. Kullanan arkadaşlarımda hayran kalıyorlar, insanlar bu yüzden Kawasaki markasıyla bir sponsorluk durumum var zannediyorlar.

Videolarının başında 'Bugün de ölmedik' diyorsun, bunun anlamı nedir?

Her nefis bir gün ölümü tadacaktır, evet bir gün diğer her canlı gibi
bizlerde öleceğiz. Bu cümle nedeniyle çok fazla tepki aldığım zamanlar oldu, ancak insanlar içeriğini anladıkça sempati duymaya başladılar. Motosiklet oldukça güvenli bir araç olsa da İstanbul trafiğinin içindeyken veya olası kazada diğer karoserli araçlara göre ölüm riski 16 kat daha fazladır.
Çoğu zaman kendimizi motosiklet üzerindeyken, yani o büyülü anlarda
ölümsüz zannederiz ve yapmamamız gereken şeyler yaparız, videolarımın
girişinde bu cümleyi kullanmak aslında, ölümlü olduğumuzu dile
getirmekten başka bir amaç taşımıyor.

Videolarında yüzünü neden göstermiyorsun?

Çift Silindir'in bir yüzü olmasını istemiyoruz, insanlar Çift Silindir
dediklerinde bir kişi yerine motosiklet akıllarına gelmeli diye düşünüyorum. Kişiliğim veya ben, bu oluşumun önüne geçmemeliyiz. Elbette dezavantajları ve avantajları oluyor, ama bu kimliği elimden geldiğince saklamaya devam edeceğim. Birde sakinliği ve huzuru seven bir adamım, kaskım ve motosikletim
yoksa kimse beni tanımıyor. Bu da işin güzel taraflarından diyebilirim.

Çift silindir kimliği dışında, sen kendini tanıtır mısın?

Adım Burak, 28 yaşındayım. Özel bir şirkette yaklaşık 11 yıldır uzman
pozisyonunda çalışıyorum. Aktif olarak 09.06.2008 tarihinde araba, 08.12.2014 tarihinde de
motosiklet kullanmaya başladım. Tabii resmi olarak 2014 yılında motosiklet kullanmaya başladım, fakat gayri resmi olarak çocukken yaz tatili için gittiğim köyümüzde garajımıza emanet bırakılan Peugeot marka mobileti kaçırarak bu
sevdaya gönül verdim.

Motosiklete başlamanın hikayesi var mı?

2014 yılı kış aylarında ve TV'de bir markanın motosiklet reklamını gördüm, sonra da bu markayı araştırmaya başladım. Forum siteleri, videolar derken Youtube üzerinde AEA ile karşılaştım ve iyice motosiklet sevdam alevlendi. Yine bir gün insanların motosiklet üstünde paylaştığı resimlere bakarken tam o anda, ben de bu motosikletin üstünde olmalıyım ve kullanmalıyım dedim. Akabinde motosiklet almak istediğimi aileme söyledim tabii ki çoğu ailede olduğu gibi karşı çıktılar. Fakat dayımın büyük desteği sayesinde beraber motosiklet sahibi olduk. Annem, motosiklet almana bir şey demem, dedi. Gerçekten de öyle oldu, 1 hafta benimle konuşmadı. Gerçekten tek kelime etmedi. 2-3 ay sonra ise, dayım bir kaza geçirdi. Bu nedenle motosikleti satma kararı almıştım, fakat işte ne derseniz deyin ister kader ister kısmet bizi bu günlere getirdi.



Araba ve motosiklet sürücülerinin birbirine olan düşmanlığının sebebi sence nedir? Motosikletin trafikteki yeri sence nedir?

Buna düşmanlık değil de eğitimsizlik ve hoşgörüsüzlük desek daha doğru
ifade etmiş oluruz.
Bize, 'Şeridinden git.' diyen araç sürücüleri olduğu gibi, 'Sen motosiklet sürücüsüsün. Senin şeritte ne işin var?' veya 'Sağdan git.' gibi şeyler söyleyenler de bolca mevcut. Hatta sıkça İstanbul Çevreyolu'nda şeridimden seyrettiğim halde fren mesafesini hiçe sayıp arkadan beni sıkıştırıp korna çalan, yol dışına atmak isteyen bir çok araç sürücüsü de oldu. Elbette kötü araba kullanan sürücüler olduğu gibi iyi kullananlar da mevcut, bence bu motosiklet kullananlar içinde fazlasıyla geçerli. Biz motosiklet sürücüleri azınlık tarafta olduğumuzdan, trafikte her davranışımız fazlasıyla göz önünde oluyor. Nasıl ki bizler kötü araba sürücüleri için genelleme yapıp hepsini kötülüyorsak, aynı şey bizler için de geçerli oluyor, o yüzden yollarda giderken kendimize çok daha fazla dikkat etmeliyiz. Ama fikrimi sorarsanız, biz motosiklet sürücülerine en çok zararı dokunan ve kötü imaj sahibi yapan kesim paket servisi yapan ve araçların ayna vs. zarar veren arkadaşlar diyebilirim, bunun da elbette sebepleri var.
Bizim kaportamız yok bu doğru, fakat ilk önce insanların hata yapabileceğini, hatasız kimsenin olmadığını kabul etmemiz gerekiyor.
30 dakikada orda, 20 dakikada uzayda vs. gibi şirket politikaları ve yaptırımlar, paketçi arkadaşların hayatlarını riske atarak görevlerini ve işlerini yapmalarına sebep oluyor. Bu nedenle trafik kurallarını hiçe sayarak ekmek paralarını kazanma uğruna koşturuyorlar. Bu da araba sürücüleri ve diğer insanlar gözünde bizleri en zora sokan şeylerden biri oluyor.

Türkiye'deki firmalardan destek görebiliyor musun?

Maddi veya manevi bir destek görmüyoruz, tamamen kendi imkanlarımızla
bu işi yürütüyoruz. Belli bir seviyeden sonra Motovlog çekmeye devam etmek için sıradan bir kask, kamera ve mikrofon yeterli olmuyor, bu iş için daha uygun ekipmanlar satın almanız gerekiyor. Bu da haliyle ekstra maliyet demek; motosikletinizin bakımı, geziler, yakıt harcamalarınız, arızalar, kamera, bilgisayar ve ekipmanlar derken aylık olarak ciddi bir para ve uğraşı harcamış oluyorsunuz. Firmalardan sadece manevi destek bile görebilmek gerçekten önemli, kimi zaman test edip çekmek istediğiniz bir motosiklete ulaşmak gerçekten çok zor olabiliyor. Haliyle bir firmadan maddi veya manevi destek görmek işleri fazlasıyla kolaylaştırır. Ne yazık ki Türkiye'deki firmaların zihniyeti ve işleyişi bu tarz projeleri destekler nitelikte değil.

Motosikleti içeren en büyük hayalin nedir?

Aslında 1 değil, 2 hayalim var. İlki motosikletimle Türkiye'deki 81 ilin tamamını dolaşmak. İkincisi ise, yine motosikletimle Dünya turuna çıkmak. Bunun düşüncesi bile gerçekten muhteşem hissettiriyor.

Diğer motovlog kanalları hakkında ne düşünüyorsun?

Yapılan işin saçmalığı, seyirci sayısıyla doğru orantılıdır, demiş Haluk Bilginer bir filminde, bence gerçekten haklı. Şahsen bazı motovlog kanalları dışında gerisinin gereksiz olduğunu düşünüyorum. Bence Motovlog denilen şey birilerini eğlendirmekten çok bilgi verme amaçlı olmalıdır. İzlenme ve para kazanma uğruna palyaçoya dönenler; kızı aldım götürdüm, kızlara şunu sordum, araç aynası kırdım, araç sürücüsünü dövdüm, tramvayla kavga ettim, motosikletle trafikte akrobasi yapanlar, argolar, küfürler, kendince birilerine atar gider yapanlar, dissler atanlar (laf atanlar) ve daha aklıma gelmeyecek bu
gibi birçok boş içerik üreten, kendine Motovlog diyen insanlar, motosiklet dünyasına ne kadar büyük bir zarar verdiklerinin farkında değiller. Zaten bunu anlayacak zihinsel kapasitesiye ve olgunluğa sahip olsalardı yapmazlardı. En kaba tabirle kafasına kamera takan artık artist oldu. Aksine bu işi çok düzgün ve iyi yapan Motovlog kanalları da mevcut. Umuyorum sayıları artarak devam eder.

Motosiklet kullanıcılarına ne söylemek istersin?

Videolarımı bitirirken sürekli kullandığım bir söz vardır; Motosiklet üstünde kimseye bir şey kanıtlamak zorunda değiliz, kendiniz olun ve sakin olun.
Daha kullanacak olduğumuz çok motosiklet olacak, yeni modeller yeni
ekipmanlar hayat sırf bunun için bile yaşamaya değer.

Kendinize çok iyi bakın. Dikkatli olun ve ekipmansız motosiklet üstüne çıkmayın. Çift Silindir'den bugünlük hoşça kalın.



TGB EXPRESS

Hızlı, sıcak ve taze servisin tadı...

Hayatın hızlı temposu; insanların çalışma hayatı ve yemek yeme eğilimleri üzerinde de önemli değişiklere yol açarken, yoğun araç trafiği, ulaşımda yaşanan güçlükler ve buna bağlı olarak yemek alışkanlıklarımızı da etkilemektedir. Gerek iş yoğunluğundan, öğlen ofis dışında zaman kaybetmemek için, gerekse; yoğun ve yorucu bir günün sonunda, dışarıda bir yerde yemektense, paket servisi olan bir yerden sipariş vermek, biraz kendimize vakit ayırmak ve belki biraz da televizyona göz gezdirmek ya da internette gezinerek, lezzetli ve sıcak bir yemek günün yorgunluğu azaltmak gibi zaman kazanmak herkesin farkında olmadan ihtiyaç hissettiği bir durum olmaktadır. Restoran işletmecilerinin sektördeki bu rekabet ortamından pay almaları için Hızlı ve Nitelikli Servis öncelikleri ön plana çıktığı görülmektedir.

Motosikletli kurye güvenli, ucuz ve çevre dostu bir ulaşım aracı olarak yemek servislerinizde gereken hızlı ve nitelikli servis için bir çözüm olmaktadır. Kırk yılı aşkın deneyimiyle, Işıldar Otomotiv, kendi yarattığı APACHI markası ve TGB markasının Türkiye Distribütörü olarak motorsiklet severlerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve ticari çözümler bulacak ürünlerin kalite anlayışı ile Türkiye pazarında yer almasını sağlamaktadır. Işıldar Otomotiv olarak şimdi de, sizleri Tayvan kalitesi ve az yakıt tüketimi olan, hızlı ve nitelikli servis teslimatlarınız için TGB Express'i kargo ve kurye sektörüyle buluşmasını sağlıyoruz.



TGB EXPRESS; siparişlerinizin hızlı,sıcak ve zamanında adreslerine ulaştırılmasında, ısıtma özelliği olan, derin ve ergonomik bir tasarım, 150 LT bagaj hacmine sahip termostatlı arka çantasıyla da, hızlı,taze,sıcak ve ekonomik sürüş deneyimi ile ihtiyacınızı karşılayabilecek tek çözüm ortağınız olacaktır.
Dört zamanlı, 125 cm3 motor hacmine sahip, 1975 mm x 660 mm x 1150 mm ölçülerinde, kelimenin anlamıyla bir kurye scooter olarak ticari kullanım için özel olarak tasarlanmıştır. Arka bagaj çantasına uygun olarak tasarlanmış ağırlık merkezi ve ağırlık merkezine göre uyarlanmış arka ikiz amortisörler ve amacına uygun dayanıklı bir şasi yapısına sahiptir. Ön ve arka lastik ölçüleri 130 / 60 – 13 ile eşsiz yol tutuşu, 6,7 litre yakıt kapasitesi, 8,7 hp motor gücü sayesinde eknomik ve hızlı teslimatın güvenilir adresi TGB EXPRESS modeli termostatlı çantası ile dış etkenlerden sıcak ve soğuktan siparişleriniz koruyacaktır. Ayrıca termostat özelliği sayesinde siparişlerinizi ısıtarak sıcak tutabileceğiniz eşsiz bir sıcak servis aracı olan TGB EXPRESS dünyaca ünlü birçok hızlı servis hizmeti sunan yemek firmalarının vazgeçilmez tercihidir. Hem sağ, hem de sol yan ayaklıklar aracınızın park pozisyonundayken devrilme riskini ortadan kaldırmakta ve ayaklıklar açık iken olası kazaları önlemek için motorun çalışmasını engellenmektedir.
CVT aktarma sistemi ya da başka ifade ile Sürekli Değişken Şanzıman (continuously variable transmission – CVT); geleneksel otomatik şanzımana nazaran daha verimli güç, daha iyi yakıt tasarrufu ve daha yumuşak bir sürüş deneyimi sağlayan bir otomatik aktarma türüne sahip TGB Express yakıt tasarrufu ile sizleri şaşırtabilir.. Ayrıca, sürücü konforu ve geliştirilmiş taşıma / ağırlık dağılımı için ayak basma dayama yer almaktadır. Belki de TGB EXPRESS'i ticari kullanım için en konforlu ve güvenli scooter olarak adlandırmalıyız. Daha verimli bir teslimat ve geniş reklam alanları ile promosyon aracı arıyorsanız; TGB Express, teslimat ve ticari amaç için tasarlanmış tek scooter diyebiliriz. Size sıcak ve lezzetli yiyecekler sunulmasını sağlayacak, büyük kargo kapasitesi ve kolay kullanımı, TGB Express'i en verimli dağıtım aracı olarak yakışıklı çözüm ortağınız olmak için sizleri bekliyor.









YENİ BAŞLAYANLAR İÇİN "SÜSLÜ EGZOZCULUK"





Süslü Egzoz Nedir? Nasıl Yazılır?
Motosiklet insanın kanına bir gün, ansızın girer. Kişi kendini motosiklet yarışları izlerken, dergilerini karıştırırken, yoldan geçen motosikletlere kulak kesilirken bulur. Bu aşka mağlup olup, siz de bizim gibi kendinizi, saçlarınızı rüzgara bırakıp, onun kokusunu içinize çekmeye başladığınızda, bu camiada birlikte var olabilmek için, SÜSLÜ EGZOZ'u kurmaya karar verdik.

Efendim, biz eğlenmek için bir araya gelmiş, motosiklete gönül vermiş, profilinde ahlak, çalışkanlık, azim gibi değerleri mevcut, sürekli gelecek planları yapan güçlü kadınlarız. SÜSLÜ EGZOZ'da tam bu kadınlardan oluşan resmi prosedürlerini tamamlamış camiada çizgisiyle yerini almış, KADIN MOTOSİKLETLİLER KULÜBÜDÜR.

Bizi tanıyan, takip eden, trafikte selam çakanların dışında ismimizi asla doğru telaffuz edemeyip, aklına gelmeyince de hayal güçlerinin serbest kalmasıyla bir neşeli lakaplarıyla bize seslenen herkesi çok seviyoruz :) Bunlardan en eğlenceli bulduklarımızı da lafı gelmişken paylaşmak isterim.

- Süslü Teker (olabilir bizim neden aklımıza gelmedi)
- Pembe Patikler (sanırım bizi organizasyon firmasıyla karıştırıyor, yakında kızı olacaksa demek ki)
- Pembe Egzozlar (en azından z'ler doğru yerde)
- Koca Tekerler (Çünkü, Trakya)
- Düz Kontak Motosiklet Kulübü (beyin bedava)
- Süslü Egsos, Süslü Egzos, Süslü Egsoz diyenleri elbette ki bir tık daha fazla seviyoruz, fakat Türk Dil Kurumu'nun onayı EGZOZ yönünde, yani biz SÜSLÜ EGZOZUZ.

Anlamı Nedir? Kimdir bu kadınlar?
Ben şimdi size burada, motosiklet bir tutkudur, bıdı bıdısı yapmayacağım. Süs denildiği zaman akla gelen ilk şey kadındır, öyle değil mi? Fakat Egzoz dediğimizde bir çoğunuz bu sesten nefret edersiniz, inanın haklısınız. Sonsuz saygı da duyuyorum, çünkü sizin bu sesten nefret etmeniz ''şeklimiz olsuncular'' yüzünden, bunu biliyoruz. Ancak gerçek motosiklet tutkunu olan kişiler için bu sesin onların üzerindeki etkisi tam da böyle değil. Şöyle anlatayım; hani lisede birini çok seviyorsun, ama öyle böyle değil. Sesini duyunca, hayal edince bile midende bir büzüşme, kelebek sürüsü etkisi... O yıllarda aniden gelen evlenmeliyim hissi, ölecekmiş gibi bir kalp çarpıntısı. Nabız yüksek, ellerde belirgin bir titreme. Şimdi bir de ona dokunduğunuzu hayal edin. Biz, onun kontağını çevirince motorun gücünden gelen o egzoz sesi ile tam da bunları yaşıyoruz. Bu ses kimileri için ''tar tar tar tar''dan ibaret olsa da biz o sesi duyunca her şeyi bırakıp kulak kesiliyoruz. İşte tam bu yüzden ''SÜSLÜ EGZOZ'' Bir Kadın Motosikletliler Kulübüdür.
- Biz, gri pijamayla kanepenin üzerinde yatarken kendine haksızlık ettiğini düşünen kadınlarız.
- Biz, mutfağa gidip su içmeye üşenen, fakat yazın kavurucu sıcağında lahana gibi kat kat giyinmeye üşenmeyen kadınlarız.
- Biz, eli yüzü zincir yağına bulaşmış görüntüsüne baktığında gülen kadınlarız.
- Biz, kaskı çıkarırken eye linerı alnına kadar çıktığında, en yakın lavaboya gidip makyajını tazeleyen kadınlarız.
- Biz, rüzgarı aktif bir yaşam biçimi seçmiş, gün ağarmadan gaz koluna dokunan kadınlarız.

Neler Yaparız?
SÜSLÜ EGZOZ, 2016 yılının keyifli bir eylül gününde Tekirdağ'da kuruculuğunun adımlarını atmış, çıktığı yolda evrensel düşünceleriyle ilerlemeyi hedeflemiş, kadına motosikleti sevdirmek, tecrübelerini paylaşmak, sorunlarına dikkat çekmek, sosyal sorumluluk projelerinde destek sağlamak, biraz gazlayıp karizmasını konuşturduğu ve bolca eğlenmek için bir araya gelmiş; şu an itibari ile 11 ilde il temsilciliği kurmuş, resmi bir kadın motosikletliler kulübüdür.

Biz; rüzgara gönül vermiş, iki teker sevdalısı, özgür ruhlu kadınlarız. Motosiklet yaşam felsefemiz. Benliğimizin bir parçası, bizi biz yapan, ortak payda da kenetleyen, dertlerimizi sıkıntılarımızı hafifleten ve ömürlük dostlukların başlatıldığı büyük kocaman bir aileyiz.

Bazen bizi trafiğin içerisinde sessizce süzülürken görürsünüz, bazen uzun yollara düşmüş olarak karşınıza çıkarız, bazen kafede toplanmış şen şakrak kahkahalarımıza şahit olursunuz, bazen dikiz aynanızdan görerek kulak kesildiğiniz bir ses olur karşınıza çıkarız. Hayatın göbeğinde, tam da ortasındayızdır. Motosiklet kullanan kadın, güçlü kadındır, cesur kadındır. Sorumluluklarının farkında olan, bir ve biz duygusuyla hareket edebilen kadındır. En azından bu bizim için böyledir.
Biz de bir olmak, dostluklar kurmak, bilgilerimizi paylaşmak, etrafımızdakilere hem bireysel olarak hem de sosyal sorumluluk alıp sesimizi duyurmak için bir araya geldik. Kısa bir süreçte, 16 farklı ülkeden, 81 ilden 15 binin üzerinde katılımcı desteğimizi arkamıza aldık. 11 ayrı ilde açtığımız il temsilciliklerimizle birlikte hızla büyüyoruz. Etrafa saçtığımız umut, sevinç, sevgi ve bilgi halkası genişledikçe daha güçlü adımlarla ilerliyoruz. Tekirdağ'da kurulan, ancak evrensel düşüncelerimiz ile çıktığımız bu yolda, etrafımızdaki insanlara, yaşayan canlılara, doğaya, aşka, sanata bir nebze katkı bile sağlayabiliyorsak, ne mutlu bize.
En güzel süsünüz ekipmanınız olsun. Unutmayın morglar ve hastane koridorları ''Abi, ne olacak yeaa'' diyenlerle dolu.
Bol keyifler ve neşeli geziler diliyorum.
Hayat kısa, yola çık.

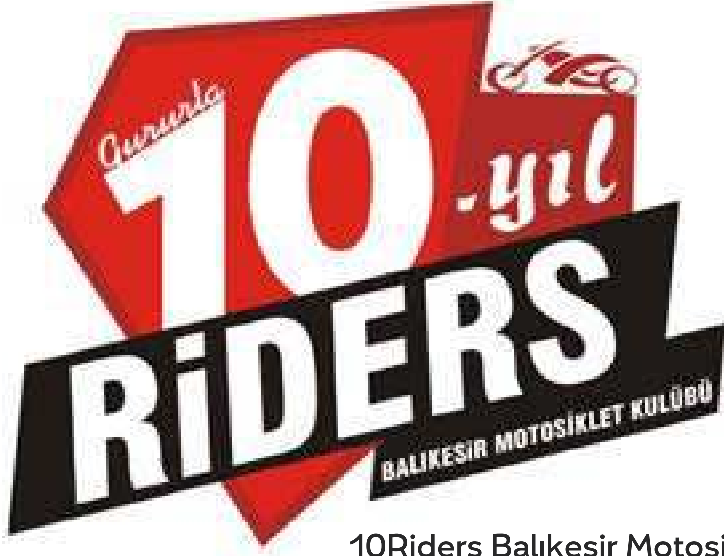
Kübra Ağlamaz
Süslü Egzoz Kadın Motosikletliler Kulübü Kurucusu ve Başkanı

Facebook: Süslü Egzoz
İnsagram: susluegzoz
YouTube : Süslü Egzoz





Kübra Ağlamaz



GURURLA 10.YIL

10Riders Balıkesir Motosiklet Kullanıcıları ve Spor Kulübü Derneği, Otel Basri'de gerçekleştirdikleri balo ile 10. yılını kutladı.


Özgür Candar

Otel Basri'de gerçekleşen 10. yıl balosunda 10Riders üyeleri, aileleri ve şehir dışından katılan motosiklet kulübü yöneticileri bir araya geldi. Balo, şehitlerimiz için saygı duruşu ve istiklal marşı ile başladı. Dernek başkanı Özgür Candar'ın açılış konuşmasının ardından, dernek yöneticileri geceye özel hazırlanan 10. yıl pastasını birlikte kestiler. Gecede Ayhan Erden ve orkestrası da sahne aldı. Balo için şehrimize gelerek 10Riders'a desteklerini gösteren çeşitli illerin motosiklet kulübü yöneticilerine dernek yönetimi 10. yıla özel olarak hazırlanan rozetleri hediye etti. Gece sonunda misafirler 10. yıla özel olarak hazırlanan anı defterine düşüncelerini paylaştı.

2008 yılında birlikteliklerine dernekleşerek resmiyet kazandıran 10Riders, 10 yıl içerisinde birçok başarılı projeye imza atarak Türkiye'de motosiklet camiasında da birçok ilki gerçekleştirdi ve adından sıkça söz ettirmeyi başardı. Üyelerinin ve şehrimizdeki motosiklet kullanıcılarının gelişimi için eğitimler ve sosyal etkinliklerin dışında toplumsal olaylara da duyarsız kalmayan dernek, birçok projeye destek veriyor. Bu yıl 8.'sini planladıkları Uluslararası Balıkesir Motosiklet Festivalleri ile binlerce motosiklet tutkununun Balıkesir'e gelmesini sağlayan 10Riders, şehrimizin turizmine de büyük katkı sağlamakta. MKSF Motosiklet Kullanıcıları ve Sporları Federasyonu'nun da başkan kulübü olan 10Riders, federasyon çalışmalarında da aktif rol oynuyor.

2018, 10Riders Yılı Olacak

10Riders Balıkesir Motosiklet Kullanıcıları Spor Kulübü Derneği ve MKSF Motosiklet Kullanıcıları ve Sporları Federasyonu Başkanı Özgür CANDAR açılış konuşmasında baloya katılan herkese destekleri için teşekkür ettikten sonra "10Riders kurulduğu günden bugüne önce aile olmayı başarmış bir motosiklet kulübüdür. Bunu Türkiye'de aktifliğini hiç kaybetmeden, resmi olarak 10. yılını tamamlayarak bir kez daha burada göstermiştir.



Bu 10 yıl içerisinde toplumsal değerlere her zaman önem vermiş, bir sivil toplum kuruluşu gibi sosyal yardımlaşma etkinlikleri düzenlemiş veya içerisinde aktif rol almış, camia ile olan ilişkilerini daima sıcak tutmuş, üyelerinin gelişimi için sayısız etkinlikler yapmış, 7 başarılı motosiklet festivaline imza atmış, motosikletin ve motosikletçinin her daim yanında olmuştur.

Kafelerde toplandığımız yıllardan, şehrin göbeğindeki kulüp evimize, eğitimin hiç düşünülmediği zamanlardan hepsi eğitimli üyelerimize, domates salatalık ile yapılması planlanan festivalden Guinness rekoru kıran festivallere, her çarşamba istisnasız yaptığımız buluşmalardan 2000 fidanlı hatıra ormanlarına, özürlü miniklerimiz ile gelenekselleştirdiğimiz buluşmalardan birlikte efsane gezilere çok yol kat ettik. 10Riders'ı 10Riders yapan her zaman üyeleri olmuştur. Şimdiye kadar 10Riders için geçmiş yöneticilerimiz başta olmak üzere emek veren herkese bir kez daha teşekkür ederiz.

2018, 10Riders yılı olacak.
Şimdiye kadar olduğu gibi 10.yılımızda da 10Riders’a yakışan etkinlik ve faaliyetlerimiz ile yine üyelerimize, topluma ve camiaya faydalı işler yapmaya çalışacağız." dedi.















OYUN PARKINDAKİ ÇOCUKLAR GİBİYİZ



Birkan Ertörer
OMM Derneği Üyesi

"Bu aralar çevremdeki bir çok arkadaşım çok mutlu, neşeli ve içi kıpır kıpır. Hani bir oyun parkındaki çocuk nasıl kendinden geçmiş şekilde oradan oraya koşturur. Aynı bu aralar bu kadar neşeli yüzler görüyorum. Boş boş gülümseyen suratlar görüyorum. Bir de heyecanla bekleyenler görüyorum. Hem de aylardır hasret kaldığı sevgilisini bekler gibi bekleyenler."

Peki kim mi bunlar? Neden bu kadar mutlular? Malum cemreler düştü. Önce havaya, sonra suya sonra da toprağa. Son cemre de motosikletlere düştü. Yani motosiklet sezonu denilen zaman geldi çattı. Kısaca sezon açıldı. Aslında ben sezon mantığını pek sevmem, daha doğrusu sezon mantığını doğru bulmam. Motosiklet benim için zamandan ve havadan bağımsız bir araçtır. Aslında araçta değil tam olarak, amaçtır. Mesela kışın neredeyse tamamında, kısa bir trafik için bile olsa üşenmeden tam korumalı giyinip işe motosikletimle gitmekten büyük keyif alıyorum. Hatta havalar coştuğu zamanlarda sürekli "Tam motor havası" derim. Çevremdeki motosiklet binmeyenler anlamayıp espri yaptığımı düşünür. Ama aslında tam olarak keyif aldığımı ve o havada bile motosiklet üzerinde olmanın verdiği hazzı anlatmaya çalıştığımı bilmezler.

Neyse konumuza dönecek olursak bu yılın da motosiklet fuarını atlattık, havalar ısınmaya başladı veya ısınma ümidimiz arttı. Caddelerdeki motosiklet sayıları artmaya başladı. Kışlamaya çekilmiş olan motosikletlerin tozu alındı, yol planları konuşulmaya başlandı.

İşte tüm bu neşe bundan dolayı. Suya hasret çiçekler gibi motordan gelen hırıltılı o güzelim melodilerle yüzler gülmeye başlıyor. İlk motosiklet kullandığım yıllarda kışın ben de az binerdim ve artık bahara doğru kuryelerin arkasında gıpta ile baktığımı fark etmeye başlardım. :-)

İşin keyifli taraflarını konuştuk. Motosikletlerimizin tozunu aldık, temizledik ve sezona hazırladık. Peki kendi tozumuzu aldık mı? Daha doğrusu tozumuzu attık mı? Aylarca ayrı kaldığımız reflekslerimiz hala bıraktığımız gibi midir?

Bu teorik olarak da mümkün değil. Bir işi yapmaya ara verdiğinizde daha önce çok iyi yapıyor olsanız bile işler kaldığınız yerden devam etmez. İnsan vücudu tembelleşmeye yatkındır. Refleksler azalır, hisler zayıflar ve hareketlerde takılmalar olmaya başlar. İşte bu yüzden kendimize biraz vakit ayırmanın tam zamanıdır.

Burada ilk önerim bir süre motosikletinizi normal sürdüğünüzden biraz daha sakin ve yavaş kullanmanız. Amacımız ilk önce beynimize bildiklerini hatırlaması ve alıcıların tam açılması için biraz zaman tanımak. İkinci yapılacak iş içinse bir tazeleme eğitimine katılmak iyi bir seçenek olacaktır. Burada eğitimin ilk kısmı kapalı alan eğitimi olmalı. Yani motosiklet hakimiyetine ait çalışmalar hem denge hem de acil durumlardaki manevralarınız için tam tabiri ile pasınızı atmanızı sağlayacaktır. Buna uygun bir durum yoksa benzer çalışmaları bulabildiğiniz

araç trafiği olmayan güvenli olduğunu düşündüğünüz yerlerde kendi başınıza da kısmen yapabilirsiniz. Dar alanda manevraları, panik frenlemeleri, slalom çalışmaları da kendiniz tekrar edebilirsiniz. Bir eğitmen olmadığında hatalarınızı gözlemleyecek biri yanınızda olmayacaktır, ama yine de kendinizi deneyimlemek için iyi bir fırsat yaratmış olursunuz.

İkinci eğitim konusu da gözlemli yol sürüşü. Bu tip yol sürüşleri sayesinde hem hatalarınızı düzeltme şansını yakalayabilirsiniz hem de gerçek trafik ortamındaki tehlikelerle mücadele reflekslerinizi pekiştirebilirsiniz.

Bu konuştuğumuz detayların hiçbiri sadece geçen yıldan bildiklerinizi hatırlamak değildir. Her eğitimde kendinize bir bilgi daha eklemiş ve bir miktar daha kendinizi geliştirmiş olursunuz. Unutmayın ki, hayattaki hiçbir alanda öğrenme bitmez. Motosiklet sürmekte buna çok güzel bir örnektir.

Bir önerim de her zaman bir hedefiniz olmalı. Eğer kendinize sıradaki basamak ile ilgili bir hedef koymazsanız gelişemez ve öğrenemezsiniz. Gelişmenin altın kuralı budur. Hep bir hedefiniz olsun ve o hedefi bulduğunuz anda rehavete kapılıp asla “Ben oldum!” demeyin. Sıradaki hedefinizi seçin ve ona doğru mücadele vermeye başlayın.

Motosiklette hedef koymakta nasıl olur, demeyin. İlk motosikleti sürmeye başlayan biri için iyi bir sürücü olup motorda “aman devireceğim şimdi” demeden sürmek ilk hedef olabilir. Bunu yaptıktan sonra daha akıcı bir sürüş yapmayı hedeflemek olabilir. Sonrasında uzun yolda da aynı performans ile uzun süreli sürmeyi hedefleyebilir. Belki de bir eğitim sisteminde puanlanmayı ve Gold seviyesinde sürmeyi hedefleyebilir. Onu da mı yaptı. IAM gibi global testlere katılıp güvenli sürücü olduğunu belgeleyebilir. Onu da mı geçti, belki geniş bir ülke turu veya Avrupa turu planlayabilir. Yağmur sürüşünü geliştirebilir. Ve bu liste uzayıp gider.

Bu hedef listesi, sadece fikir versin diye öylesine yazılmış bir listedir. Bunun doğrusu kişiye göre değişir. Kişi ve amaçlarına göre özelleşecektir. Ancak işin özeti; kendinizi geliştirmekten, öğrenme keyfinden ve bildiklerinizi paylaşmaktan vazgeçmeyin. Hep daha ileriyi ve daha çok bilgiyi hedef olarak alın ve Bilginin peşinden sürün.

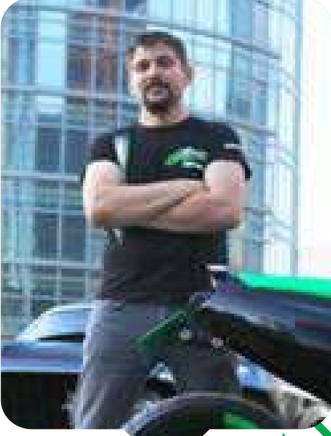












Mustafa ŞAKA
Moto Reset

ÖNCE BÜTÜN KURALLARI BİL, SONRA BİRKAÇINI ÇİĞNEYEBİLİRSİN!

Merhaba değerli moto dostlarım;
Hepimizin bildiği gibi istisnalar kaideyi bozmaz fakat her şeyin bir sınırı olduğu gibi bununda bir sınırı olmalı. Evet, bizler motosiklet kullanıyoruz ve özgür bir felsefemiz var ancak unutmayın bizim özgürlüğümüzün bittiği yerde diğerlerininki başlar.

O nedenle; günümüz koşullarında motosiklet üzerinde seyir halinde olmak, bizi haklı yapmaz. Genelde, büyük şehirlerde yaşanılan bir klişe olan trafik sorununu biraz konuşmak istedim.
Evet haklısınız, haklıyız. Lakin gerçekler hiçbir zaman değişmez.

Ben dahil motorcuların hemen hepsi, -bırakın trafiğin durmasını- hızımız azıcık düştüğünde bile hemen ilk bulduğumuz ve hiçbir şekilde geçiş hakkımızın olmadığı yollardan "Ben buradan geçerim" diyerek iki araç arasına dalıveriyoruz. Hatta kaldırımlara çıkanlarımız bile var, onları konuşmama gerek dahi yok. Hadi diyelim girdik, ne kadar süratle girdiğimiz ve ne kadar kontrollü geçtiğimiz çok önemli. Şeytan gibi bir saniyede adamın arabasının ya da bir kamyonun dibinde bitersen, o sürücünün senin için yapacak pek bir şeyi kalmıyor. Maalesef tam bu noktada, kapı açılabilir veya benzeri bir sürü olay kontrolümüz dışında cereyan edebilir ve biz ciddi hasar alabiliriz.

Peki bu durumda tehlikede olan sadece motorcu mu? Tabiki hayır, çünkü bu duruma bir çok senaryo eklenebilir. Örneğin, bir çok kişi aralardan yüksek hızla geçip -gerek kasıtlı gerek istem dışı- ayna koparmakta baya iyi. Fakat bir gün çarpıp kopardığınız şey, o araçtan kolunu veya kafasını çıkaran küçük bir çocuğun uzuvları olabilir. Yahut, o sırada inmekte olan bir insana çarpabilir ve en iyi ihtimalle sakat bırakabilirsiniz. Unutmayın, mesele; araç kullanırken sadece kendi canınızı düşünmek ve korumak değil, ne kullanırsanız kullanın cc veya model fark etmeksizin -bisiklet bile olsa- trafiğe çıktığınız anda her an birilerinin hayatını tehlikeye atabilirsiniz veya her an birileri sizin hayatınızı tehlikeye atabilir.

Bulduğumuz her boşluğa -sanki hakkımız varmış gibi- girip çıkıyoruz, sonra en ufak bir ters durumda korna kıyamet... Bizi fark etmiyorlar diye isyan ediyoruz, peki biz fark edilmek için ne yapıyoruz?Veya kurallara ne kadar uyabiliyoruz? Görünen o ki biz bu çizgiyi baya aşmışız ve haklı olduğumuza kendimizi inandırmışız. Çözüm basit, kendine yapılmasını istemediğin bir şeyi başkasına yapma.
Herkese sevgiler, selamlar…



www.motosikletehliyeti.com

30.000 M2 KAPALI ALANIMIZDA HERGÜN MOTOSİKLET EĞİTİMİ ALABİLİRSİNİZ.



KALİTEYİ SEVEN, KALİTEYE ÖNEM VERENLERİN ADRESİ



A1-A2-A

Ehliyetsiz Trafiğe ÇIKMA!

WhatApp Destek Hattı
0505 110 66 66

EĞİTİMDE ÖNCÜ KALİTEDE BİRİNCİYİZ.
BİZİ TERCİH ETMENİZ İÇİN BİR ÇOK SEBEBİNİZ VAR!



KADIKÖY MERKEZ OFİSİMİZ : 0216 347 19 19
KADIKÖY ŞUBE : 0216 450 18 00
TUZLA ŞUBE : 0216 507 10 15

TELEFONLA ARAYABİLİR YA DA KURUMLARIMIZI ZİYARET EDEBİLİRSİNİZ.

www.motosikletehliyeti.biz

Kurumlarımız Tüm Motosiklet Ehliyetlerini Vermektedir. Ayrıca tecrübe şartı aramıyoruz, bisiklet kullanan herkes motosiklet ehliyeti alabilir.

Makale : Alpaslan APAK



Motosiklet kullanımı park sorununu neredeyse bizlere unutturur. Ancak doğru yere, doğru şekilde park etmeyi bilirsek...

MOTOSİKLETİ DOĞRU PARK ETMEK

Hayatımızın vazgeçilmezi ve can yoldaşımız iki tekerler, şehir içinde büyük kolaylık sağladığı gibi, bazı ufak tefek pratik bilgilerle düzenli bir şekilde her yerde park edebilme imkanını bize sunar. Diğer araçlara göre motosikletlerin birçok alanda park etme kolaylığı vardır. Hatta bazı AVM ve ücretli otoparklarda motosikletler için para alınmaz. Kapladığı yer küçük bir alan olduğundan buna gerek de yoktur. Ancak bu pratikliğinin yanında olur olmaz yerlere de motosikleti bırakmak doğru değildir. Bunun için diğer yaya ve araç trafiğine mani olmayacak şekilde motosikletimizi park etmemiz gerekir.

Yaya kaldırımlarına bırakılan motosikletlere cezai işlem uygulanıyor. Hatta çok uygunsuz yerlere konan motorlar çekiciyle kaldırılıp, trafik otoparkına götürülüyor. Bu yüzden kaldırımlara park etmek doğru değil. Yol kenarlarında kör noktalara uygun bir şekilde park etmek ve motorun yola çıkış yönüne göre bırakmak trafiğe katılım anlamında kolaylık sağlar.

Motosikletlerin geri vitesi olmadığı için park yerine kafadan giriş yapmak, sonrasında geriye doğru ayaklarla iteklemek yola zorlukla çıkılmasına sebep olmakta. Hem akan trafiği kontrol etmek hem de çok fazla manevra gerektirmeden motosikletle hareketlenmek için dünyanın her yerinde motorlar kaldırıma arka tarafından yanaştırılmaktadır.

Bunun için park edeceğimiz yere çapraz bir şekilde yaklaşıp, sonrasında motorun arkasını kaldırıma değecek kadar yaklaştırıp park etmek daha mantıklı olur. Yola çıkış anında da sağa ve sola akan trafik ve diğer objeleri rahatlıkla görüp, güvenli bir şekilde trafiğe katılabilirsiniz.



DOĞRU PARK



HATALI PARK



KÖR NOKTA PARK


31.Sayı
a2teker
BİRKAN POLAT
BUJİ SEKTÖRÜNÜN LİDERİ NGK
UŞAK'TA MÜCADELENİN ADI PROKART
DİNLENEN
MOTORCU DOSTU
ÖZGÜR AKIN
YARIŞ TAKVİMİ HEDİYE
MOTOSİKLET TUTKUSUNUN YAŞI VE CİNSİYETİ YOKTUR



MOTORHINO

MotoRhino nedir?
MotoRhino; bir dışa vurum, yeniden doğuş ve bir kadının motora başlama hikayesidir. Bir kalıbın içinde büyümüş ve gereklilikleri haricinde hiçbir şey yapmamış birisidir o. Ve bir gün tesadüfler sonucu ilk gidonla tanışır. Rüzgarın tenine değdiği ve her şeyin bir anda sessizliğe büründüğü o an derin bir nefes alarak kendisini tüm yüklerinden arınmış olarak hisseder. İşte o an "tamam" der. Ve artık "zehir" damarlarında dolaşmaya başlamıştır. İşte o günkü başkalaşım pek çok şeyi tetikler. Ardından bu duygularını ve hissettiklerini ifade etmeye çalışır. Ama bildiği kelimeler yetersizdir. Bir türlü beceremez. Kendinle boğuşurken "MotoRhino" gibi ilk okunuşta çok da anlamlı gelmeyen kelime çıkıverir ortaya. Bunu da açıklayamaz kendine. Tıpkı ilk gidonla tanıştığı günkü duyguları gibi…

Motora nasıl başladım…
Erkek arkadaşım zaten motor kullanıyordu. Bana da doğal olarak artçılık düşüyordu. Her geldiğinde "Sana motor sürmeyi öğreteceğim ama, bu makına biraz yüksek, sana göre değil" diyerek erteliyordu. Okul bitip İzmir'e taşındıktan sonra aldığı "chopper" ile her gün iş çıkışlarında beni alıp eve bırakmaya başladı. Yine öyle günlerden birinde ofisten bunalmış bir vaziyette çıktım. Hava muhteşem, pırıl pırıl. Ama benim modum düşük. Aşağıya indiğim de erkek arkadaşım motorun üzerine oturmuş telefonuyla vakit geçiriyordu. Yanına yaklaştım ve "Hadi gidelim ne olur bu gün çok sıkıldım" dedim.
Yüzüme baktı, gülümsedi ve "peki" diyerek motorun üzenden kalktı. Ben her zamanki gibi artçılığa hazırlanmıştım ki kolumdan tutup "Hayır bu gün oraya oturmayacaksın" dedi. Şaşkın şaşkın yüzüne baktım. Bu birkaç süre çok da anlamlı gelmeyen süreden sonra bana "Hadi bakalım öne otur ve motoru çalıştır" dedi.

O an kelimelerin tükendiği ve sadece ifade ve mimiklerle iletişim kurmaya başladığımız kısacık bir süreç yaşadık. Sanki dünyada sadece ben ve motor baş başa kalmıştık. Ben ki hayatımda çok kısa süre bisiklet sürmüş, otomobili babamın kontrolünde denemiş birisi, şimdi motorun selesine oturacak ve kontağı çevirecektim. Kalbim göğüs kafesimden çıkacak gibiydi. Ellerimin titremesine mani olamıyordum. Yine de "komut almış" bir robot gibi seleye oturup gidonu tuttum. Ardı ardına gelen komutlar, uyarılar, yönlendirmeler…
Karşı konulmaz bir istek ve korkuların savaşını "marşın" o büyülü sesi bozdu. Altımdaki canavar homurdanarak çalışmaya başladı. Kalp atışlarımın ekzost sesine karıştığı o anı hayatım boyunca unutacağımı hiç sanmıyorum. Beceriksizliğim yüzünden defalarca yaptığım hatalar ve vazgeçişlerim fayda etmedi. O süreçte salya sümük, hüngür hüngür ağlarken "Asla vazgeçemezsin, devam edeceksin ve çok iyi bir noktaya geleceksin" diyerek beni yüreklendirip bu noktalara gelmeme neden olanları buradan bir kez daha minnetle anıyorum…

Farklı olanı sevmek ve hiçbir zaman ön yargılı olmamak…
Sıra ilk göz ağrım Chopper'ın gereklerini yerine getirmeye gelmişti. Daha önce bir sürü "yelekli" adam görmüştüm. Kişiselleştirdikleri motorlarınla gruplar halinde gezen tipler. Hemen hepsi çok gülmeyen, hatta gülümsemeyen asık suratlı adamlar. Genellikle deri olan yeleklerinin üzeri eski Rus Generalleri gibi arma ve pinlerle dolu olan adamlar. Neyse uzatmayalım erkek arkadaşımla bir chopper kulübüne takılmaya başladık. İlk gittiğimde tüm hayal dünyam yıkıldı. Askeri bir iletişim içinde olan bu insanların oluşturduğu birliktelikten hiç hoşlanmadım. Oysa ki "motosiklet" özgür yaşamı ifade etmiyor muydu? Özgürlük, düşüncede, davranışta, iletişimde ve yaşamın her kademesinde olması gereken bir duygu değil miydi? Özgürlük aynı zamanda içinde "hümanizm"i barındırmıyor muydu? Ast, üst yapılaşmasını, saygının otoriterleşmesini, konuşmaların "Emir kipiyle" yapılmasını yadırgadım...

Enduro'ya geçiş..
Hayatımdaki evrimleşmeye neden olan motor sürecinin ilk iticiliğinin ardından Chopper'e olan sevgim de azalmıştı. Bir akşamüzeri oturduğumuz kafeye CRF 250 kullanan bir arkadaş geldi. Masada "N'aberler, nasılsınlar" furyası yaşanırken benim gözüm makinadaydı. Kırmızı beyaz. Havalı. Duruşu, "Ben her yola gelirim" tavrı beni çekmişti. Ben öyle dalmış motora bakarken masadakilerin "hiç heveslenme boy meselesi" ifadeleriyle irkildim. O anda hiç düşünmeden "siz öyle sanın" ifadeleri çıkıverdi ağzımdan. İçimden de "bi sus ya bi sus. Adamlar haklı. Bir buçuk metre boyunla ettiğin laflara bak" dedim. Dedim ama lafı da söylemiş bulundum. Masada önüme bırakılan anahtarla tüm vücudumu bir ter bastı. İçimden "Hah al şimdi lafını ……………." dedim. Dedim ama lafımı da yiyemedim. Anahtarı alıp motorun başına gittim. Yanındayken daha bi irileşip yükselmişti sanki meret. Motoru bulunduğu yerden alıp bi güzel kaldırıma yanaştırdım. Üzerine bindiğimde bir ayağım kaldırımdayken diğer ayağım yerden en az 25 santim havadaydı. Bu saatten sonra yapılacak bir şey yoktu. O motora binilecekti!
Kontağı çevirip marşa bastım. Yerden 25 santim yukarıdaki ayağımı Ped'e yerleştirip debriyajı sıkarak birinci vitese taktım. İçimden bildiğim tüm duaları jet hızıyla okuyarak debriyajı salıp yürüdüm…
Aman Allahım bu ne? Bu nasıl bi güzellik. Sanki dubleks bir evin ikinci kat balkonundayım. Herkese yukarıdan bakmak bayağı güzelmiş…
Keyiften ağzım kulaklarımda. Bu güzellikle tanışmak, lafını yememiş olmak ve daha tariflendiremediğim bir sürü duyguyla kaskın içinde bağıra bağıra şarkılar söyledim. Ee tabi iş masaya dönmeye geldi. Tamam kaldırımdan kalktık. Motorla giderken herkes aynı boyda oluyormuş, onu da öğrendik te şimdi nasıl duracağız? Durunca yirmi beşer santim yukarıda kalan ayaklarla nereye basacağız? Kafamda deli sorularla kafenin önüne geldim. Kaldırıma birazda ön tekeri sürterek yanaşıp çektim freni…
Masadan kulağıma kadar gelen gülüşme ve "Vallahi bravo" seslerine aldırmadan ayaklığı açıp motoru garantiye aldım. Ardından zafer kazanmış bir komutan edasıyla masaya dönüp, anahtarı hafif fırlatma moduyla bıraktım…

Yeni bir şeyler öğrenme dürtüsü..
Tahmin edeceğiniz gibi ikinci motorum bir Enduro oldu. Bu motorların neden leylek gibi yüksek olduğunu da öğrendim. Aslında dağ bayır dolaşmaya uygun üretilmişlerdi. Ee madem bir Enduru'muz var, ve onlar dağ bayır gezmek için dizayn edilmişler biz neden asfaltta dolaşıyoruz?
Sorunun kafamıza takıldığı ilk hafta sonu kırlara bayırlara açıldık. Açıldık açılmasına ama sanırım çocukluğumdan bu yana uzun süre yaşamadığım toprak zemine çakılmaya da "merhaba" dedik. Hem de daha ilk yüz metredeki dönemeçte. Bu vahim olayı keyfe dönüştüren ve düştüğüm yerden kahkahalar atarak kalkmama neden olan şey ise ekipmanımdı…
Enduro; ful ekipman konusunda bende inanılnaz bir farkındalık yarattı. İyi ki de yarattı. Korumalı kıyafetlerin, kaskın, eldivenin ve botların ne kadar önemli olduğunu ağzım burnum toz toprak ve çamur içinde kalsa da yaşayarak öğrendim.
Enduro-cross motordan ve sürüşten öte başka bir şey. Hissiyatı ve sürüş teknikleri çok farklı. Yol sürüş teknikleri arazide genelde bir işe yaramıyor. Arazi sürüş teknikleri aynı şekilde yolda yetersiz kalıyor. Allahım yarabbim, bi "motor" dedik, karşımıza kocaman bir ansiklopedi çıktı. Öğrenilecek ne çok şey varmış…

"Bir bilene" danıştım…
Doğru bildiğim yanlışlarla yüzleşmem işte bu "Öğrenilecek ne çok şey varmış" sözcüğünden sonra oldu. Kafamda deli sorular, havalı motosikletleri, açık egzozlarıyla pek bi afilli abilerden farklı farklı yanıtlar alıyordum. Zaten bir damlacık olan bilgilerim içinden çıkılmaz bir hale gelmişti. I, ıh bu böyle olmazdı. Bana

bilgilerin doğrusu lazımdı.

Eğitim almaya karar verdim…
Yardımsever bir ağabeyin sayesinde İngiltere'de bulunan "IAM Enstitü"nün Türkçeye çevrilmiş "Yol sanatı" kitabını edindim. İlk birkaç sayfasındaki çok basitmiş gibi gelen bilgilerin bir biri üzerine geldiğinde ne kadar zorlaştığını fark ettim. Bölüm sonlarındaki testlerde hep çuvalladım. Ücretsiz verilen "teori" eğitimlerine katıldım. Hem de birkaç kez. Sonra kapalı alan ve denge. Bir süredir birlikte mesut ve bahtiyar vakit geçirdiğimiz ve yoldaşlık yaptığımız motorumu ilk kez bu eğitimlerde tanıdım. Meğer ne marifetleri varmışta ben bilmiyormuşum.
Eğitimin pratik bölümlerinde motosikletin asla mantıkla kullanılmayacağını, bu işin bir matematik olduğunu öğrendim. Motorun arka değil ön fren ağırlıklı durduğunu, frenlemede arka tekerleği kilitlesen de düşmeyeceğini, virajlarda ters yöne ittiğin gidona rağmen motosikletin aksi yöne döndüğünü, yol, viraj okumayı, uygun vites, uygun hızın ne olduğunu, konumlanmanın önemini, planlı sürüşü, tepe üstü yaklaşımlarını, araç sollamalarını, takip mesafesinin ne olduğunu ve daha bir sürü şey. Dedim ya koskoca bir ansiklopedi diye…

Motosiklet eğitimi ve eğitmenler…
Sanırım burada biraz "Zülfü yâre" dokunacağız. Bu arada haddimizi aşarsak af ola. Sosyal medya motorcu abilerden ve sürüş fotolarından geçilmez oldu. Genelde İngiliz ve Alman ekolünden temsilcilik alan abiler yetiştirdikleri eğitmenlerle birlikte çalışıyorlar. Eğitimler genelde bir akşam teori, akabinde kapalı alan ve sonrasında iki günlük yol eğitimi şeklinde gerçekleşiyor. Bazen "paket" adı altında sıkıştırılmış şekli de uygulanıyor. Daha ekonomik olduğu için "abiler" bunu da bir seçenek olarak sunuyorlar. Ve arkasından puanlamalar, sertifikalar falan geliyor. Sosyal medyada boy boy fotoğraflarla da bu iş taçlandırılıyor. Eğitmen abiler bu iş için ciddi paralar alıyorlar. Bi dakika, bi dakika eğitime verilen paraya elbette karşı değilim. Benim gözümde bilgi değerlidir ve bir bedeli de olmalıdır. Ancak benim kafamın takıldığı bir günlük kapalı alan ve iki günlük yol eğitimi yeterli midir? Genelde katılımcılarda şöyle bir duygu hakim oluyor "Eh işte eğitimi aldık, sertifikamız da var. Puanlamada 'Gold sürücü'de olduk. Hadi şimdi gazlayalım".

Hop dur orada!
Buradan eğitmen hocalarıma seslenmek istiyorum;
Lütfen, ama lütfen eğitimin bir başlangıç olduğunu, iyi sürücü olabilmek için eğitimde elde edilen bilgiler doğrultusunda en az bir 6-7 bin kilometre daha gerektiğini, sürüşün artık reflekse dönüştüğünde bir anlam kazanacağını altını çizerek söyleyin. Söyleyin ki; "Ben eğitim aldım" özgüveniyle gaz açıp bir yerlere yapışanların sayısı azalsın…









İZMİR COCKTAIL FESTİVAL 2018!

Coctail Festival İstanbul'dan sonra bu sene İzmir'de. İzmir'in ilk Kokteyl Festivali 5 Mayıs'ta İzmir Arena'da!

Yeme içme dünyasının yükselen kültürü kokteyllerin Türkiye'deki festivali, İzmir çıkarmasına hazırlanıyor.

Geçtiğimiz Ekim ayında İstanbul Küçük Çiftlik Park'ta düzenlenerek Türkiye'nin kokteyllere son yıllarda gittikçe artan ilgisini bir festivalle taçlandıran Cocktail Festival; bu kez İzmirliler ile lezzetli bir buluşma için 5 Mayıs'ta İzmir Arena'da!

Miksolojiyi bir bilim ve bir sanat gibi değerlendiren en usta mekanların imza lezzetlerini sunacakları stantlar, ödüllü miksolojistlerce verilecek kokteyl atölye ve şovları, Türkiye'nin özgün müzisyenlerinden performanslar ve bağımsız butiklerin tasarım sergileriyle renklenerek bir kez daha her duyuya dokunan eşsiz bir gastronomik yolculuk yaşatacak İzmir Cocktail Festival'in tüm detayları çok yakında...

Izmir Cocktail Festival 2018 Sanatçıları:
— Gaye Su Akyol
— Hey Douglas
— Jabbar
— Palmiyeler
— Turkish Edits
— Soul Revue

Festivale yönelik tüm gelişmeleri, Cocktail Festival resmi sosyal medya hesapları ve web sitesi üzerinden takip edebilirsiniz.





SÜRÜŞÜ KEYFE DÖNÜŞTÜREN SERENGETI

“ Serengeti güneş gözlükleri eşsiz kalitesi ve teknolojileri sayesinde; fotokromik, zararlı mavi ışık engelleme (spektral kontrol) ve polarize filtre özellikleriyle diğer güneş gözlüklerinden ayrılıyor ve direksiyon başındakilere konforlu sürüş keyfi yaşatıyor.



Güneş gözlüğü sektörüne, kullandığı teknoloji ve oluşturduğu şık tasarımlarla öncü olan Serengeti yüksek kaliteli güneş gözlüğü arayanların beğenisini kazanıyor. Modelleriyle trendi oluşturan ve müdavimleri tarafından vazgeçilmeyen markanın ürünleri estetik ve özellikli olması nedeniyle; tavsiye noktasında doktorların, kullanım noktasında da sürücülerin ilgisini çekiyor. Modellerdeki fotokromik özellik, camların güneşe ayak uydurmasını sağlıyor. Ultraviole ışınlara karşı duyarlı moleküller, %9’dan %24’e kadar kendiliğinden koyulaşarak az ışıklı ortamlarda açık, çok güneşli ortamlarda koyu ton oluyor. Mavi ışık engelleme teknolojisiyle yüksek çözünürlükte seçilebilirlik ve renk artışı sağlıyor. Normal şartlarda göze direk gelen mavi ışık dikkati dağıtıp, bulanık renk görüntüsü oluşturur; Serengeti cam teknolojisi ile zararlı mavi ışığı engelleyerek bu sorunu gideriyor, rahat ve güvenli bir sürüş sağlıyor. Markanın camlarındaki polarizasyon özelliği yalnızca paralel ışınlara izin veriyor. Yerden ya da yüzeyden yansıyan asfalt, su, araç camı yansımalarını engelliyor.

Serengeti özellikleriyle göz doktorları tarafından sürücülere ve pilotlara önerilen bir marka

Tüm sürücüleri düşünen ve teknolojisiyle sektöre öncülük eden markanın 7 adet cam seçeneği bulunuyor.
Drivers: Bu fotokromik cam sürücülere,
Drivers Degrade: Pilotlara,
Sedona: Golf ve kayak yapan sporculara,
Sedona Solarize: Polarize gözlük isteyen sporculara öneriliyor.
Drivers Polarize: Polarizasyon özelliği ile rahat ve güvenli bir sürüş sağlıyor. 555nm: Çok fazla ışıklı ortamlarda ve parlak cisimlere karşı rahat bir kullanım alanı yaratıyor,
555nm Polarize: Farkı polarize olması, çok fazla ışıklı ortamlarda ve parlak cisimlerde muhteşem sonuç veriyor.



Kalitesi, şıklığı, fonksiyonelliği ve rahat kullanımı ile ün salmış Serengeti, fotokromik cam teknolojisi ile diğer gözlük markalarından ayrılıyor. Gözlük camlarında kullandığı fotokramik, polarizasyon ve spektral kontrol teknolojileri sayesinde ışık dalga boylarını kontrol ederek, gözleri zararlı ultraviyole ışınlardan koruyabilen teknolojiye sahip. Alışılmış camların aksine modellerinde ultra-hafif mineral camlarda en ince camı kullanıyor. Eşsiz bir optik netlik sağlayan mineral camları, geleneksel camlardan yüzde 20 daha ince olarak üretiliyor. Aynı zamanda mineral camlar, aşırı sıcaklık değişimine ve çizilmelere karşı maksimum dirençte dayanıklı olacak şekilde tasarlanıyor. Tüm dünyada en iyi gözlük markaları arasında olan Serengeti, göz doktorları tarafından tavsiye edilen ve kullanıcıları tarafından marka sadakati yakalamış bir marka.





KADIN YÖNETİMİNDE 3S PLAZA

Sanayinin orta yerinde; satış, servis ve yedek parçada hanım eli

Türkiye'nin en büyük kenti İstanbul ile aynı motosiklet sayısına sahip olan, sektörün hızlı gelişim gösterdiği Antalya, geçtiğimiz mart ayında bir ilke imza attı. Tayfun Motor Bajaj yetkili servisi, satış ve yedek parça üçlemesinden oluşan plazayla motorcuların hizmetine girdi.

Otuz yıllık bir geçmişe sahip olan Tayfun Motor bir aile şirketi olarak Antalya ve Akdeniz Bölgesi'nde sürdürdüğü hizmet anlayışına yeni bir soluk getirdi. Hintli motosiklet markası Bajaj Motorlu Araçların; satış sorumluluğunu da alarak yetkili servis ve yedek parça hizmetleriyle birleştirerek mağazacılık aşamasına geçti. Genellikle kent merkezlerinde ve ana caddelerde konumlanan 3S plaza anlayışını Tayfun Motor ilk defa sanayi bölgesine taşıyarak, bu konuda bir ilke imza attı. Servis sorumluluğunu baba-oğul Tayfur ve Birol Köksal'ın üstlendiği mağazada; satış, yedek parça ve idari işler ile diğer işletme alanlarında ise kızları Nigar Dindar ile gelinleri Fatma Köksal ilgileniyor.



Bütün aile motorcu

Kuralkan şirketiyle başlayan yol arkadaşlığının çok eskilere dayandığını belirten Birol Köksal, Kanuni markasıyla bu sektörde daha fazla uzmanlaştıklarının altını çiziyor. Baba mesleği olmasının yanında kendisinin bir motosiklet tutkunu olması ustalığına ayrı bir coşku katıyor. Kendi modifikasyonlarıyla yaptığı motosikletlerle değişik alanlarda yarışlara katılıp dereceler alarak aile şirketlerini üst seviyelere

taşıdı. Ailece bütün üyeler A2 ehliyete sahip ve hepsi motosiklet kullanıyor. Bu alışkanlıklarını bir gelenek haline dönüştürdüklerini, kendilerinden sonra gelen alt kuşaklarına da bu sevgiyi aşıladıklarını belirtiyorlar. Bajaj dışında farklı markaların da bakım ve yetkili servisliğini devam ettirmeleri sektördeki saygınlıklarının artarak sürmesini sağlıyor.



Sanayide kadın otoritesi

Sanayi merkezlerinde çok fazla kadın çalışan olmamasına rağmen bu alanda ilk olduklarını söyleyen Nigar Dindar ve Fatma Köksal; "Kadının olduğu yerde disiplin, saygı, düzen ve bereket vardır" diyerek üstlendikleri sorumluluğu fazlasıyla yerine getirdiklerini belirttiler.

Açılış tarihine dikkat çeken kadın yöneticiler, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü öncesinde böyle bir girişimin de kadına dikkat çekme açısından ayrı bir önemi olduğunu vurguladı.









ÇEŞME MOTOSİKLET KULÜBÜ GÖRKEMLİ BİR TÖRENLE AÇILDI



A. Erhan YILDIRIM
Motokurt

13-16 eylul 2018 Tarihleri arasında , çiflikköy pırlanta plajında gerçekleştirilecek olan 1. ÇEŞME MOTOSİKLET FESTİVALİ çalışmaları hızlı başladı . Çeşme motosiklet Kulüp hizmet binasının açılış töreninde konuşma yapan , Başkan, Şeref KARAOĞLU Ülkemizdeki Tüm motosiklet gönüllülerini 1. Çeşme motosiklet festivaline davet etti.



01/04/2018 pazar günü izmir ve çevresindeki motosiklet kulüplerinin yüzlerce motorla iştirak ettikleri ÇEŞME MOTOSİKLET KULÜP Binası açılış töreni muhteşem oldu. Açılış kordelesini kesen Çeşme belediye başkanı sayın Muhittin Dalgıç açılışta , kısa bir konuşma yaparak Motosikletin çok zevkli bir tutku olduğunun , bu zevkli tutkuyu ömür boyu sürdürebilmek için eğitimin ve trafik kurallarına uymanın şart olduğunun altın kalın çizgilerle çizdi.

Dünyada olduğu gibi , ülkemizde de her geçen gün motosiklet kullanımının yaygınlaştığını memnuniyetle izlemekteyiz. Ne yazık ki..! diğer bir çok alanda olduğu gibi bu konuda da pek bilinçli olduğumuz söylenemez. Sürücü kurslarında gördükleri kısa bir eğitimden sonra , aldıkları ehliyet sayesinde karayolu üzerinde hareket etme yetkisine sahip olan , ne iki teker kullanıcıların, nede dört teker veya daha büyük araç kullanıcılarının bir çoğunun birbirlerinin karayolu üzerindeki hakları , hukukları hakkında yeteri kadar bilgi sahibi olduklarını veya duyarlı olduklarını söylemek çok zor. Batı anadolu bölgesinin iklim şartlarının ülkemizin diğer bölgelerine göre neredeyse 365 gün motosiklet sürmeye imkan vermesi , izmir ve çevresinde motosiklet kullanımının hızla yaygınlaşmasına vesile olmuştur. Bu gerçeğin doğal sonucu olarak bölgemiz de yüz'e yakın motosiklet kulübünün olduğunu ve aktif olarak halen faaliyetlerini sürdürdüğünü görmekteyiz.



Bu kulüplerin büyük bir çoğunluğunun faaliyet alanı, sadece ,geziler, kamplar ,gurup sürüşleri düzenlemek değildir. Bu tali , faaliyetlerinin yanısıra asıl amaçları, üyelerini Trafik kurallarına harfiyen uyan ,koruyucu ekipmanını daima kullanan,bilinçli , eğitimli sürücüler olarak yetiştirmektir. Hatta bir çok külübün , kulüplerine uzman eğitmenler davet ederek üyelerine " Güvenli ileri sürüş Teknikleri " eğitimi aldırdıklarını takdirle müşaade etmekteyiz.





Şeref KARAOĞLU başkanlığında , Yardımcıları Eyup DEMİRDAĞ ve Sami TÜRKER yönetiminde faaliyete başlayan ÇEŞME MOTOSİKLET KULÜBÜ ne harika bir kulüp binası tahsis eden ,bilinçli ,eğitimli motosiklet kullanıcıları yetişmesi , kazaların mümkün olduğu kadar önüne geçilmesi için elinden gelen bütün imkanları sunan Çeşme belediye başkanı sayın MUHİTTİN DALGIÇ beye katkılarından dolayı motosiklet camiası ve a2 teker dergisi adına sonsuz teşekkürler.









FIM MOTOTOUR OF NATIONS 2017

Biz de her motosiklet tutkunu gibi sürekli yollara düşmek için bahaneler arıyoruz. Bu yazıda sizlerle paylaşacağımız bahanemiz Yunanistan/Kavala'da yaşayan dostumuz Yasemin AYDIN'dan geldi.



Yasemin bize; Uluslararası Motosiklet Federasyonu'nun (FIM) her yıl geleneksel hale getirdiği "MotoTour of Nations" etkinliğinin 2017 yılında Yunanistan'da yapılacağını ve ev sahipliğini de Yunanistan Motosiklet Federasyonu'nun üstlendiğinden bahsetti. FIM her yıl yapılan etkinliklere kişi başı 250 Euro üst sınır koymuş. Dolayısıyla etkinliğe ev sahipliği yapacak ülkeler etkinliği bu bütçe ile hazırlıyorlar. Bu ücret 4 gece 5 gün, 5 yıldızlı otelde ve yeme içme dahil ücret. Yani yakıtınızı alıp, etkinliğe dahil oluyorsunuz diyebiliriz. Tur rotası ve etkinliğini duyar duymaz sevgili yol arkadaşım NeJdet ŞENCAN'ın da benim de gözlerimiz parladı. "Gider miyiz abi?" soruma "gideriz Talha'cım" dediğinde bizim için tur hazırlıkları başlamıştı bile. Artık tek ihtiyacımız olan etkinlik tarihinin gelmesiydi.







7 Eylül'de Epirus Palace Hotel'de olmamız gerekiyordu, fakat yaklaşık 900 km yol günlük sürüş için uzun olacağından bir gün önceden yola çıkıp Selanik'te kalarak ertesi gün Yanya'ya geçme kararı aldık. Bu sayede hem yapılacak rotalarda daha dinç kalacak hem de gereksiz yere yaz sıcağında sürüş yapmamış olacaktık. Bu bize ayrıca bir avantaj daha kazandırdı. Kavala ve Selanik'ten etkinliğe katılacak diğer sürücülerle buluşup güzergüzerinde yer alan Meteora ve Vergina yer altı müzesini de görme şansı yakalamış olduk. Meteora; Kalambaka kasabasının yakınlarındaki kayalık bölgeye kurulmuş, 1988'de UNESCO tarafından "dünya mirası" ilan edilmiş, tarihi bir yer. Meteora ismi "boşlukta asılı kalan" anlamına geliyor, bunun sebebini oraya vardığınızda çok daha iyi anlıyorsunuz; gerçekten büyüleyici bir yer. Vergina ise; Yunanistan'ın kuzeyinde yer alan, Makedon krallığının ilk başkenti olan antik bir kent. Açık hava kalıntılarının haricinde muhteşem bir yer altı müzesine de ev sahipliği yapıyor. Büyük İskender'in babası Kral II.Phillip'in mezarı ve annesinin mezarları da sergileniyor. Bu tip turistik ziyaretler için de Yunanistan Kültür Bakanlığı'ndan rehber ve alanların ücretsiz gezilmesi için etkinliğe destek olunduğunu öğreniyoruz.

Otele vardığımız ilk gün bütün otoparkın motosikletlerle dolu olduğunu görmek bile motosiklet tutkunu bizleri mutlu etmeye yetmişti. Selanik'ten Yanya'ya otelimize vardığımızda da etkinlikle ilgili broşürler, sırt çantası, t-shirt gibi promosyonlar ve bilgilendirici dokümanalar paylaştılar bizlerle. Türkiye'den FIM'in MotoTour etkinliğine zannediyorum ilk defa biz katılmış olduk. Diğer ülkelerden de gelen sürücülerle 150 motosiklet, 250 kişilik bir katılım oldu. Yunanistan Motosiklet Federasyonu da dersine çok iyi çalışmış olacak ki etkinliğin başından sonuna kadar her şey yolunda gitti.

Rotalar motosiklet sürüşü için en güzel manzaralar ve virajlarla donatılmış, son dakikaya kadar da güzergahta her hangi bir yol çalışması olmadığından emin olunmuş. Tüm sürücüleri gruplara ayırmışlar ve her guruba 1 lider, 1 süpürge (grubun arkasından gelen görevli) ve 2 yol kesen görevli motosiklet sürücüsü eşlik etti. Grup liderinin peşinden giderken; trafik ışığı, kavşak gibi grubun bölünebileceği noktalarda 2 görevli liderin arkasından ayrılarak kavşaklarda diğer araçların konvoyu bölmesini engelleyecek şekilde trafiği durdurma görevini yerine getiriyordu. Şehir içi geçişlerinde ise; konvoylara trafik polisleri eşlik ediyor, konvoy geçişi için güvenli bir zemin hazırlıyorlardı. Bu sayede ilk günden son güne kadar tüm etkinlik sorunsuz ve keyifli şekilde tamamlanmış oldu. Yasemin'den etkinlikten sonra öğrendiğimiz bilgiye göre Yunanistan Motosiklet Federasyonu'nun etkinlikte gösterdiği bu başarı sonrasında FIM MotoTour standartlarını da güncelleme ihtiyacı duymuş.


Parga





Gelelim turun en keyifli yanına; yani yaptığımız rotalara… Turun ilk gününde İgoumenitsa-Parga rotasını gerçekleştirdik. Rotanın toplam uzunluğu 247 km ve 4 saat 4 dakika süreceği öngörülmüş. İgoumenitsa'yı Yunanistan üzerinden İtalya'ya geçmek isteyen sürücüler yakinen biliyorlar, feribotla buradan İtalya'ya geçiş yapılıyor. İgoumenitsa'da kısa sayılabilecek, kahve ve ihtiyaç molası verdikten sonra Parga'ya doğru tekrar yola çıkıyoruz. Kanuni döneminde yaşayan Pargalı İbrahim Paşa'dan dolayı da sıkça duyduğumuz Parga'ya doğru yola çıkıyoruz. Parga küçük bir koyun içine konumlanmış, önünde küçük birkaç adanın yer aldığı şirin bir yer. Küçük renkli binaları, plajları ve doğasıyla görülmeye değer bir yer. Etkinlik kapsamında öğlen yemeğimiz, içeceklerimiz ve hatta bir de tekne turuyla biraz daha renklenmiş oldu.



İkinci gün; Metsova'da yer alan Dodoni arkeolojik alanı, Vikos Kanyonu rotasında 223 km'lik turun 4 saat 10 dakika süreceği öngörülmüş fakat hava yağışı sebebiyle biz bu rotaya çıkmak yerine Yanya'yı gezmeyi tercih ettik. Yanya göl kenarına kurulmuş eski bir Osmanlı kenti. Osmanlı döneminden kalan bir çok yapı hala ayakta. Göl içerisinde küçük bir ada var ve adaya sürekli teknelerle yolcu taşımacılığı yapılıyor. Yanya'yı gezerken bir birinden ayrı gibi duran iki milletin aslında ne kadar iç içe kültürlerle yetiştiğine bir kez daha şahitlik ediyoruz.

Çöp şişi, baklavası, kadayıfı, kokoreci, mimarisi ile sanki Türkiye'de dolaşıyormuşuz gibi hissediyoruz. Bu tip kentleri yaya olarak gezip, sokak sokak arşınlamak ayrı bir keyif veriyor bize.


Yanya

Üçüncü gün; 173 km'lik yaklaşık 3 saat sürecek bir rotaya çıkıyoruz. İlk durağımız türkülerden de hatırlayacağımız Arda (Arta) Köprüsü. Köprü Arda Nehri üzerinde yer alan eski bir Osmanlı eseri ve etrafında Türk/Yunan kahvesi içerek biraz soluklandıktan sonra tekrar yol düşüyoruz. Bu sefer rotamız Yanya Gölü'nün etrafından dolaşıyor ve göl manzarası eşliğinde Perama Mağarasına ulaşıyoruz. Mağara oldukça uzun ve tam bir doğa gösterisine ev sahipliği yapan bir doğa harikası. Mağaraya girmeden önce 10 dk'lık bir video izletiliyor

ve mağaranın içinin soğuk olacağı (18 derece) uyarısı yapılıyor. 45 dakikalık yürüyüşle 1100 m uzunluğundaki mağarayı gezmeyi tamamlıyoruz. Mağara turunun ardından motosikletlerimizi park ettiğimiz alanda öğlen yemeği için hazırlanan yiyecek ve içeceklerle karnımızı da doyurduktan sonra keyfimiz iyice yerine geliyor. Yemeklerimizi de yedikten sonra Yanya'nın merkezinde, göl kenarında bulunan geniş bir park alanında etkinliğe katılan herkes bir araya geliyoruz. Bu buluşmanın amacı da etkinlik boyunca farklı zamanlarda rotaları yapan 5 grup bir araya gelip Yanya'dan otele kadar kortej eşliğinde sürüş yapmak. Yanya halkının da ilgisiyle otele kadar yaklaşık 10 km'lik bir kortej sürüşü gerçekleştirerek turu tamamlıyoruz.



Biz Nejdet Abi ile 2 motosikletle sürüşlere alışığız fakat 150 motosikletin bir araya gelip 3 gün birlikte süreceği fikri sevimli geldiği kadar ürkütücüydü de. Kalabalık etkinliklerde 1-2 kötü sürücü bütün sürücülerine tadını kaçıracak noktaya getirebilirdi etkinliği. En kötü ihtimalle bireysel sürüş yaparak bölge rotalarını kendimiz yapabiliriz diye düşünmüştük ancak Yunanistan'ın gösterdiği titizlikle, hiç sorun yaşamadan gayet renkli bir şekilde tamamlamış olduk etkinliği. Tura gelişimizde yaptığımız gibi rotayı ikiye bölüp bu sefer Selanik yerine Kavala'da konaklama yaparak tekrar Türkiye'ye dönüş yaptık. Benzer bir rotayı bireysel veya grup olarak yapmak isterseniz fim-mototour2017.com adresinden hem bölge hem de rotalarla ilgili dokümanlara ulaşmanız mümkün. FIM'in farklı etkinliklerini de yine kendi sitelerinden takip edebilirsiniz. Nejdet Abi ile yaptığımız turlar ve paylaşımlarımızı da YouTube üzerinden yayın yaptığımız; KONTRA Online kanalından takip edebilirsiniz.





Arda Köprüsü







Bir Başkadır MOTOSİKLET SEVDALILARININ Düğünü



Motokros'ta bir düğün... Motosiklet sevdalıları Beyza ve Görkem çifti, pistte dünya evine girdi.

Bu bir sevdanın masalı... Ve bu masalın adı "BEYZA-GÖRKEM". Onlar birbirini çok sevdi. Motor sporlarını çok sevdi. Ve biz de onların tertemiz yüreğini çok sevdik. Tüm bu sevdalar birleşince, Çatalca Yeditepe Motokros Yarışında harika anılarla süslenen bir düğün gerçekleşti. Motokros yarışları başlı başına organizasyonu zor yarışlardan biri olmasına rağmen, bu ortamda olumlu ve müthiş enerjileriyle Beyza ve Görkem hiçbir terslik yaşanmayan ve hem medyanın hem de konukların büyük beğenisini toplayan bir düğün merasimine imza attılar. Oldukça kalabalık olan medya, seyirci ve konukların eşliğinde Bld. Bşk. Yrd Erhan Güzel, Zeki Başaran, Pınar Subaşı Özcan ve Gülten Pak'ın şahitliğinde gerçekleşen nikahı, Çatalca Belediye Başkanı Cem Kara kıyarken, bundan sonra yarışlarda nikah kıyan yarışçılara bir motor sözü vermesi ile eğlenceli dakikalar yaşandı.

Beyza'nın kendisine oldukça yakışmış mini gelinliğinin altına giydiği yarış botları ile Görkem'in ayağına basma anları büyük alkış alırken, motokros parkuru şeklinde, Rafet Karakuş tarafından dizayn edilmiş pasta ilgi topladı.





Gelinimiz 494 numaralı motoru, damadımız da 294 numaralı motoru ile Belediye Başkanının start verdiği ve seyirciden büyük alkış alarak başladıkları parkur turunda, eğlenceli görüntüler oluşurken, gelin çiçeği, rampa atlayışı yapan damada nasip oldu. Ayrıca damat yarışın 1. etabına katılarak sevgili eşinin desteği ile başarılı bir sonuç ile finişi gördü. Motokros yarışlarında bir ilke imza atan genç çift sempatik tavırları, sevgi dolu yürekleri ile gönülleri fethederken, davetlilerin başlangıçta "bizim ne işimiz var burada" yüz ifadeleri tören bitiminde mutlu ve beğeni dolu gülümsemeye dönüşmüştü.

Gelin saçı Akın Kaya, damat traşı Umut Akbaş tarafından parkurda yapılırken, düğün fotoğraf ve video çekimini, benimle birlikte gerçekleştiren Serhan Sağ, Orhan Sağ ve Elçin Esentürk ile bu organizasyonda emeği geçen Zeki Başaran, Metin Esentürk, Sinem Sayman ve İnci Esentürk'ün her şeyin doğru gitmesi konusunda çabaları büyüktü.
Pek çok ilklerin yaşandığı güzellikler ve sevgi dolu bir düğün katılımcıların anılarında özel bir yere sahip olarak tamamlandı, ancak tören boyunca gelin ve damadın ellerinden inmeyen BASTON bir kaç kişi arasında sır olarak kaldı.

SEVGİ İNSANLARI "BEYZA VE GÖRKEM", HAKKINIZ OLAN MUTLULUĞU DOYA DOYA YAŞAYIN.








GÖRKEM
294
194




294


294













ACI KAYBIMIZ...

AKIN KAYA







SEVGİLİ AKIN KAYA, mesleğine ve motora aşık, aynı zamanda hayvanlara ve çevreye son derece duyarlı, pozitif düşünen, gözlerinden enerji fışkıran bir arkadaşımızdı.
Beyza ve Görkem'in yarışta düğün yapacaklarını duyunca çok sevindi ve gelin saçını parkurda yapmak istedi. İnanılmaz başarılı bir tasarım ortaya çıkardı.
Ama hayat yine acı bir sürpriz yaptı ve 19 Kasım'da bir kaza ile AKIN kardeşimizi aramızdan ayırdı. Geride bu fotoğraflar ve anılar kaldı.
NUR İÇİNDE YAT AKIN KAYA



İKİ TEKERCİNİN POLİS SEVGİSİ



Türkiye genelinde büyük coşkuyla ve törenlerle kutlanan Polis Bayramı, Akdeniz bölgesinde de kutlandı. Bölgedeki motosiklet grupları Emniyet Müdürlüklerini ziyaret ederek bayramlarını tebrik etti.

Geçtiğimiz hafta 10 Nisan Polis Bayramı nedeniyle çeşitli törenler ve kutlamalar yapıldı. Batı Akdeniz'de coşkuya ortak olmak isteyen iki teker tutkunları Emniyet Müdürlüklerini ziyaret etti.
Isparta'daki farklı motosiklet kulüp ve grupları polis teşkilatını ziyaret ederek şu açıklamayı yaptı:
"Emniyet teşkilatının 173. Kuruluş yılı ve polis bayramı kapsamında Isparta İl Emniyet Müdür Yardımcısı Kamuran Koç Bey'i Isparta sınırları içinde faal olan motosiklet kulüplerinden; Isparta Racing, Türk Chopper MK, SDÜ Motosiklet Topluluğu ziyaretlerine gidildi. Çiçeğimizi takdim edip sohbetimize geçtik. Kendilerine misafir perverliklerinden dolayı çok teşekkür ederiz."









Razgatlıoğlu Yoluna Hollanda'da Devam Etti

Dünya Superbike Şampiyonası'nda mücadele eden milli motosikletçimiz Toprak Razgatlıoğlu, Hollanda'da düzenlenen sezonun 4. etabının ilk yarışını 10. sırada tamamladı. Sezonun 4. yarışı, Hollanda'nın Assen kenti ile aynı adı taşıyan 4 bin 542 metrelik pistte 21 tur üzerinden gerçekleştirildi. Hollanda'daki yarışa onikinci sıradan başlayan Toprak Razgatlıoğlu, mücadelenin başından sonuna kadar rakiplerine karşı iyi bir performans gösterdi. Yarışı 10. sırada tamamlayan Pucetti Kawasaki sürücüsü Razgatlıoğlu genel klasmandaki yerini korudu.

Yarışta lastik problemi yaşadığını belirten Razgatlıoğlu, "Çok zorlu bir yarıştı. İyi bir starttan sonra ön sırada yerimi korumayı başardım ve sürekli aynı tur zamanları atarak ilerliyordum. İlk başta duygularım çok iyiydi, ama yarışın ikinci bölümünde lastik performansında ani bir düşüş yaşadım. Yarışı en iyi 10'da bitirdiğim için mutluyum. Şimdi, lastikleri yarış sonuna kadar tutmamı sağlayan bir kurulum bulmaya çalışacağız." dedi.

HOLLANDA 1.YARIŞ SONUCU (İLK 10)
1-1 Jonathan Rea - Kawasaki 21 Tur
2-60 Michael van der Mark - Yamaha 21
3-7 Chaz Davies - Ducati 21
4-66 Tom Sykes - Kawasaki 21
5-12 Javier Fores - Ducati 21
6-33 Marco Melandri - Ducati 21
7-76 Loris Baz- BMW - 21
8-36 Leandro Mercado - Kawasaki 21
9-81 Jordi Torres - Agusta 21
10-54 TOPRAK RAZGATLIOĞLU - Kawasaki 21

Hollanda ve etrafındaki ülkelerde yaşayn gurbetçi vatandaşlarımız Assen pistinde Toprak Razgatlıoğlu'na ay-yıldızlı bayraklarla destek verdi. Milli takımlar kaptanımız Kenan Sofuoğlu'da genç sporcumuzu Hollanda'da bir an olsun yanlız bırakmadı.



Necko Headwear Nedir?

2014 yılının başlarında klasik bir 'Y Kuşağı' hikayesi olarak, hayatının gidişatından memnun olmayan birkaç eski dostun iş birliği yapmasıyla başladı 'NeckoHeadwear'ın hikayesi. Etkili bir AR-GE çalışmasından sonra, 30 yıllık tecrübenin de desteği ile faaliyete geçti. NeckoHeadwear olarak kısa zamanda büyük yol kat ettik, en önemlisi de bu yolda çok şey öğrendik. Şimdi, büyük bir heyecanla ürettiğimiz 'Necko'larımızı büyük bir mutlulukla Türkiye ve dünyanın birçok noktasına gönderiyoruz. Büyük firmalar, kulüp ve dernekler için özel çalışmalar yapıyoruz. Mutluyuz çünkü ürettiğimiz her bir 'Necko' başarmanın sembolü bizim için. Bu yolda bizi destekleyen herkese ve tabii markamız ve logomuza ilham kaynağı olan 'Gecko' isimli güzel canlıya da teşekkür ederiz.

Peki, 'Necko' Nedir?
Ürünümüz, %100 mikro fiber kumaştan, tamamen dikişsiz ve eksiz olarak üretilmektedir. Bandana, boyunluk, atkı, bere, balaklava, saç bandı başta olmak üzere 14 farklı kullanım şekliyle yılın her ayı, günün her saati kullanıma uygundur. Özellikle motor kullanıcıları ve outdoor sporlarla ilgilenenler için, kışın soğuk ve rüzgârdan, yazın güneş ışınları ve sıcaktan koruduğu için, vazgeçilmez bir aksesuardır. Nefes alabilen kumaş yapısı sayesinde kışın ısıtır ama yazın terletmez. Küçük boyutları sayesinde kullanım ve taşıma kolaylığı sağlar. Yani bir 'Necko'yu cebinize koyup gittiğiniz her yere götürebilirsiniz. Ayrıca çeşitli firmalar, dernek ve kulüpler tarafından promosyon ürün olarak tercih edilmektedir. Necko üzerindeki baskılar her türlü teste tabi tutulmuştur, yüksek baskı kalitesi sayesinde, güneş ışınlarına, yıkamaya ve leke çıkarıcılara karşı dirençlidir, solmaz. Neckolar tamamen yerli üretim olup Nissenken Sağlığa Zararsızlık Sertifikası'na sahiptir. Ten ile temas eden Necko, kanserojen madde içermeyen organik bileşenler kullanılarak üretilmektedir. Ürünlerimiz basıldıktan sonra dermatolojik olarak onay verilen hypoallergenic yıkama yapıldıktan sonra sizlere sunulmaktadır. Sağlığa zararsız olması bizler için çok önemlidir. Necko'larınızı gönül rahatlığı ile kullanabilirsiniz. Kısacası biz istedik, çabaladık ve 'Necko'yu yaptık, şimdi bir 'Necko' siz ne isterseniz o...



FİLO KİRALAMADA 2 TEKER GAZI KÖKLEDİ

Filo kiralama sektörüne son yıllarda motosikletler de katıldı. Şirketler aynı otomobilde olduğu gibi ihtiyaç duydukları motosikletleri almak yerine kiralamayı tercih eder oldu. Bunun nedeni, motosikletlerin sigorta, vergi, bakım, onarım, lastik değişimi gibi ek masraflarını kiraya veren şirketin karşılaması. Kiralayan şirketin hiçbir masrafa karışmadan sadece aylık sabit ödemeyi yapması, tercih nedeni. Bunun yanında KDV avantajının olması, firmaların maliyet ve risk yönetimine odaklanması konusu da kiralayan için avantaj.

KİMLER KİRALIYOR?
Motosiklet filo kiralama hizmeti İstanbul ve diğer büyük şehirlerde daha yaygın. Kiralamayı en çok paket servis yapan ve çoğunlukla yemek üzerine hizmet veren zincir şirketler kullanıyor. Çünkü paketli yemeklerin bir an önce alıcıya ulaşması, zamanında teslimi yoğun trafiklerde büyük sorun. Bu sorun, motosikletle yapılan servisler ile ortadan kalkıyor. Restoranlar, belediyeler, güvenlik şirketleri, kurye, posta, ilaç, gümrük, kargo şirketleri de sistemi kullanıyor. Bu sistemi kullanmayan işletmeler servis, bakım, yedek parça, garanti, vergi takibi, muayene, ikinci el satışı gibi işlerle uğraşmak için zaman ve personel ayırmak zorunda kalıyor. Arıza, kaza gibi durumlarda yaşanan zaman kaybı da işin bir başka yönü. Bu nedenle, filo kiralamalar tercih ediliyor. Ayrıca motosiklet filosu kiralamak şirket bilançosunun görünümüne olumlu katkı sağlıyor. Banka kredisiyle satın almadan farklı olarak şirketin ödeme planında yer alan ve vadesi gelmemiş ileri tarihli kira bedelleri, bilançoda mali borçlar kalemi altında yer almıyor. Bu da şirketin borçlanma kapasitesini etkilemiyor.
Motosiklet filo kiralama alanında hizmet veren şirketlerden biri de Hintlilerin dünya çapındaki motosiklet markası Hero'nun Türkiye distribütörü olan Soysal Group. İstanbul'da başlayan operasyonunu diğer şehirlere de kaydıran şirket, başta Mc Donalds olmak üzere birçok zincir mağazalara hizmet veriyor. Toplamda 1 bin 500 adetlik bir kiralama filosuna sahip olduklarını belirten Soysal Group Yönetim Kurulu üyesi Yusuf Soysal, bu yıl Hero bayi ve servisleri aracılığı ile Anadolu'ya yayılarak filo adedini 3 bine çıkarmak istediklerini söylüyor.

FİYATLAR NASIL?
Soysal, motosiklet kiralama süreleri ve fiyatlarla ilgili olarak şöyle konuşuyor, "Restoranlar genelde üç yıllık kiralama yapıyor. Bu süre boyunca aracın sadece yakıtını kendisi alıyor. 30 aylık kiralama periyodu için aylık ödemeler her şirkete göre değişiyor. Fiyatlarımız motosiklet başına ayda 450 TL + KDV'dir. Bu hesaba göre bir scooter aracın günlük kiralama bedeli 15 TL'ye geliyor. Kiraladığımız scooterların aynı zamanda Türkiye distribütörü olduğumuzdan fiyat avantajımız var. Bu fiyatı pazarda sadece Hero filo verebiliyor. Kiralama yapan firmalara yakıt hariç motorların tüm vergi, eğitim, bakım, yol yardım, ikame araç, muayene, yedek parça ihtiyaçlarını yerinde karşılıyoruz. Böylece işletmeler filo için benzin dışında hiçbir şeye karışmıyor. 2'nci el değer kaybı endişesi duymuyor. Motosikletler 1-2 yıl ve 30 aylık dönemler halinde kiralanıyor. Bunlara işletmenin ihtiyacına göre koruma barı, taşıma kutusu da takıyoruz. Yemek, paket, değerli evrak, su damacanası için özel donanımlı araçlara Hero Filo mobil ekipleri periyodik aralıklarla bakım hizmeti veriyor.

FİLO KİRALAMANIN VAR VE YOKLARI
YOK: Motosiklet bedeli ödeme. Sermaye ayırma derdi. Vergi takibi. Muayene takibi. Bakım takibi.
Yedek parça derdi. Tamir derdi. Yağ değişim derdi. Sürpriz masraflar. 2'nci el kaybı ve değişim derdi. Motor tamirdeyken motor sayısında azalma.

VAR: Sabit ödeme. Yedek motosiklet. Kiralayanın işyerinde periyodik bakım. Senetle ödeme.
Acil yol yardımı. Sürücü eğitimi. Yakıttan tasarruf.
İstediğiniz renk. Kilometreye göre anlaşma.
12-24 ve 30 ay kiralama.

WHEN
PERFORMANCE
MEETS
PRECISION





IGNITION
PARTS